

AYUNTAMIENTO DE BARCELONA

PROYECTO DE MUNICIPALIZACIÓN

DE LOS

TRANSPORTES URBANOS

MEMORIA

1952

AYUNTAMIENTO DE BARCELONA

PROYECTO DE MUNICIPALIZACIÓN

PROYECTO DE MUNICIPALIZACIÓN
DE LOS TRANSPORTES URBANOS

MEMORIA

MEMORIA

1952

MEMORIA DE LA COMISIÓN

PROYECTO DE MUNICIPALIZACIÓN
DE LOS TRANSPORTES URBANOS

MEMORIA

MEMORIA

AYUNTAMIENTO DE BARCELONA

PROYECTO DE MUNICIPALIZACIÓN
DE LOS
TRANSPORTES URBANOS

MEMORIA

1952

AYUNTAMIENTO DE BARCELONA

PROYECTO DE MUNICIPALIZACION

DE LOS

TRANSPORTES URBANOS

MEMORIA

1922

Proyecto de municipalización de los transportes urbanos

MEMORIA

CAPÍTULO I

CONSIDERACIONES GENERALES

Justificación de la municipalización

Por acuerdo del Excmo. Ayuntamiento Pleno, adoptado en sesión del día 29 de octubre próximo pasado, se inicia el expediente municipal para la municipalización de los transportes urbanos subterráneos y su posible extensión a los de superficie en todo el término municipal de Barcelona, dándose con ello cumplimiento a lo que ordena el art. 168 de la vigente Ley de Régimen local, la cual, al establecer el trámite que deben seguir los Ayuntamientos para la municipalización de sus servicios, prescribe, en primer lugar, la adopción de un acuerdo inicial, previa la designación de una Comisión de Estudio, compuesta por Concejales y personal técnico.

En el preámbulo del meritado acuerdo municipal se justifica sobradamente, a juicio de esta Comisión, la necesidad de irse a la municipalización de los transportes urbanos de Barcelona, como solución más eficaz para resolver los muchos problemas que hoy tiene planteados la ciudad de Barcelona, en cuanto a los servicios de transporte de pasajeros se refiere, por lo que hemos preferido transcribir literalmente a continuación el citado preámbulo, que dice así:

«La creciente intensidad de la circulación en nuestra ciudad ha planteado y agrava de día en día el problema de tráfico, que necesita solución.

Ésta no puede limitarse a superar las dificultades actuales, sino además ha de salir al paso de las que seguramente se producirán en un futuro próximo. Y para obtenerla y adoptarla, debe tenerse muy en cuenta la experiencia de otras ciudades que en su crecimiento se hayan hallado o se hallen con dificultades análogas a las que en Barcelona se dan ya o se prevén para próximamente.

Es indudable que la intensidad del tráfico en nuestras vías ciudadanas está llegando al máximo de la capacidad de muchas de ellas, y lo ha alcanzado ya en algunas de las más céntricas e importantes. Y además, es fatal el aumento de la circulación al compás del crecimiento de la ciudad y de la intensificación de sus actividades industriales y comerciales. Por ello resulta necesario acudir a la circulación o tráfico subterráneo, el cual en otras ciudades ha resuelto el problema para un largo período de tiempo. En Barcelona, hasta el presente, se ha implantado esta clase de tráfico con verdadera parquedad, y su explotación ha venido distando mucho de ser tratada y cuidada como requiere un servicio público de esta clase. A pesar de lo cual, la afluencia de pasajeros a servirse de las líneas ha venido aumentando, y en los últimos tiempos experimenta una mayor incrementación.

Desprendiéndose de lo dicho la necesidad de intensificar el transporte subterráneo de pasajeros, es también patente el hecho de que no existe iniciativa privada suficiente para emprender y rea-

lizar las obras e instalaciones correspondientes a tal necesidad. Las causas de esta inexistencia son complejas, y se relacionan sin duda con la limitación de perspectivas que el transporte urbano ofrece hoy a las empresas, desde el punto de vista mercantil; limitación correlativa al creciente interés que el dominio y control de dicho transporte ofrecen a la Administración Pública.

Nuestra ciudad necesita, pues, una red subterránea que permita el transporte rápido, cómodo y económico de las masas, cada vez mayores, de público que de unos puntos a otros se desplaza. La necesidad es, también de día en día, más urgente, y llegará a ser angustiosa si en un plazo breve no se la atiende. Y la obra, a saber, la construcción e instalación de una completa red metropolitana, debe ser acometida hoy por el Ayuntamiento. Debe ser acometida por esta Corporación, ya que de un lado no es lo bastante atractiva para las empresas industriales privadas, y de otro, su condición de vital para la ciudad, aconseja que el dominio de dicha red sea de la ciudad misma.

Debe, por tanto, emprenderse la obra con la condición de municipal, es decir, con municipalización del servicio a que corresponde.»

Justifican además esta intervención municipal en cuanto a transportes urbanos se refiere, las siguientes consideraciones:

El enorme incremento y desarrollo experimentado por la ciudad de Barcelona en los últimos veinticinco años, consecuencia, en gran parte, de la gran pujanza industrial y económica alcanzada con la celebración de la Exposición Internacional de 1929, ha originado una deficiencia notoria en la casi totalidad de los servicios públicos de toda clase, los cuales, por dificultades principalmente de orden económico, no han podido ser ampliados con el mismo ritmo logrado por la expansión de la ciudad, la cual se ha llevado a efecto sin un plan regulador metódicamente establecido, que hubiese podido evitar en gran parte la puesta en evidencia de las deficiencias de que adolecen los servicios públicos, destacando entre todos ellos los relacionados con las vías de enlace y comunicación entre las zonas más o menos apartadas del centro de la ciudad; hacia las cuales la iniciativa particular ha dirigido las corrientes de expansión y crecimiento de la misma.

Las consecuencias de ese desequilibrio entre el crecimiento de la ciudad y de sus barriadas satélites y el de los servicios públicos urbanos, empiezan hoy a adquirir proporciones gigantescas, con el grave peligro de su completa desarticulación, si

no preside su estudio y planteamiento un criterio de ordenación de conjunto para todos y cada uno de ellos.

Entre todos los servicios que más se han resentido en aquella desarticulación y atraso a que se acaba de aludir, es indudable que se destaca, como de excepcional importancia, lo que hace referencia a los transportes urbanos, tanto de superficie como subterráneos, cuya red de líneas actual resulta hoy completamente deficiente en cuanto a su extensión y capacidad de transporte, y totalmente inadecuada en cuanto al emplazamiento de las principales líneas. Esta deficiencia que normalmente tendría que ser resuelta y subsanada por las empresas concesionarias de estos servicios, representa la necesidad de unas inversiones dinerarias de tal grueso calibre, que es imposible pretender que quede compensado, en cuanto a su amortización y rendimiento económico, con los ingresos que el propio transporte urbano puede producir, pues ello obligaría a autorizar unas tarifas elevadísimas para la explotación de estos servicios, los cuales, desde los puntos de vista político, social y económico, serían completamente prohibitivos en las actuales circunstancias.

Sobre los hechos apuntados en el párrafo anterior, han venido a sumarse otros, ocasionados principalmente por la disminución que, por determinados motivos, hubo que imponer a las tarifas vigentes a primeros del presente año en el servicio tranviario, lo cual provoca una situación de desequilibrio en la explotación de este medio de transporte, que ha puesto a las Compañías concesionarias en una situación muy difícil, lo que ha obligado a una intervención por parte del Estado y del Ayuntamiento de Barcelona, y la iniciación de una serie de estudios detenidos sobre todo este problema, al cual el Ayuntamiento, en su deseo de llegar a una solución integral del mismo y a una solución que no sea para salir del paso del actual conflicto, sino que prevea la posibilidad de conseguir la red de transportes urbanos, superficial y subterránea, que la ciudad necesita, ha orientado por el camino de la municipalización de estos servicios, con arreglo a lo que la Ley de Régimen local vigente señala en su art. 168 y demás disposiciones concordantes.

Otro de los motivos que han conducido al estado actual de los transportes es el de la competencia que siempre ha existido entre los diferentes concesionarios, o al menos entre los dos grandes grupos bancarios que controlan entre ambos el conjunto de las redes, y la falta de una eficiente actuación municipal.

Desde la primera concesión de líneas de tranvías por tracción de sangre hasta los modernos filobuses puestos en servicio hace más de cinco años, el Ayuntamiento no se puede decir, no ya que dirigiera, sino ni siquiera que presidiera, los transportes urbanos. La legislación anterior al Estatuto Municipal, que hacía depender las concesiones exclusivamente del Ministerio de Obras Públicas, restaba a la Corporación, no sólo iniciativas, sino toda autoridad en la materia.

El precepto del Estatuto Municipal declarando de competencia de los Ayuntamientos cuanto hace referencia a transportes urbanos, no mejoró de momento en gran cosa los términos del problema, pues el Ministerio de Fomento o de Obras Públicas, a instancia de las Compañías, había ido concediendo las líneas que aquéllas, en previsión al crecimiento de la ciudad, iban solicitando; la competencia municipal se encontraba, pues, limitada por tales situaciones de derecho, que era imposible económicamente expropiar. Por otra parte, la discusión constante sobre el tema de la competencia de los tranvías, tanto los de superficie como los subterráneos y los interurbanos, por parte del propio Ministerio, dificultaba entonces y continúa hoy enervando la iniciativa municipal en forma tal, que, a pesar de llevar casi veinte años de vigencia tal precepto, nada se ha podido hacer prácticamente en la materia.

Estado actual de los diferentes sistemas de transportes urbanos de Barcelona

Expuestas estas líneas generales de la situación, es preciso sentar algunos antecedentes en relación a la ciudad de Barcelona. En ella coexistían seis Compañías de Tranvías, con dos anchos distintos; dos de autobuses, con diversas concesiones municipales entremezcladas una de ellas en sus intereses con las propias Compañías de Tranvías; el Gran Metropolitano de Barcelona, S. A., con su línea subterránea Lesseps-Puerto; el Ferrocarril Metropolitano de Barcelona, S. A. (Transversal), y el Ferrocarril de Sarriá a Barcelona.

Las primeras, o sea las Compañías de Tranvías, tenían de hecho un monopolio del servicio por la superficie de la ciudad, ya que la competencia de los autobuses independientes era insignificante.

Por su parte, el Ayuntamiento tiene el control del Ferrocarril Metropolitano Transversal, y una esperanza próxima de explotación del Ferrocarril

de Sarriá a Barcelona, en virtud de la reversión acordada a su favor.

Por lo que se refiere a las líneas superficiales y especialmente a las de tranvías, la confusa situación de las diversas concesiones quedó bastante aclarada con la firma de los Convenios que, sobre Unificación de las fechas de Reversión el primero y de Explotación conjunta el segundo, se aprobaron por el Ayuntamiento en 4 de septiembre de 1940.

Vamos a detallar, aunque de una manera muy sucinta, la composición física de las líneas de transporte, comenzando por las subterráneas, las cuales han de constituir la base principal de la nueva red municipalizada que se persigue.

Concesión del Gran Metropolitano. — Esta concesión fué otorgada por el Ministerio de Obras Públicas, sin dar al Ayuntamiento más intervención que la de inspeccionar las obras que afectaban a las vías públicas de la ciudad en el momento de su construcción, aparte de las notaciones que, entre la empresa concesionaria y la Corporación municipal tuvieron lugar para poder utilizar los túneles que, con anterioridad, habían sido construídos por el Ayuntamiento en el subsuelo de la vía Layetana, para el ramal de dicha concesión que, pasando por esta calle, se dirige hacia la plaza de Antonio López. Arranca en la plaza de Lesseps de la barriada de Gracia, siguiendo por las calles Mayor de Gracia, paseo de Gracia, hasta su cruce con la de Aragón, donde se bifurca en dos líneas; una, que continúa por paseo de Gracia, plaza de Cataluña y Ramblas, hasta su cruce con la calle de Fernando, en donde termina, y otra, que continuando por el paseo de Gracia, ronda de San Pedro, plaza de Urquinaona y vía Layetana hasta la plaza de Antonio López, termina frente al edificio de Correos. La longitud total de sus trazados es de unos 4,970 metros, cifra ésta que por sí sola demuestra lo exiguo de este trazado, en relación con la extensión superficial de Barcelona.

Metro Transversal. — Esta línea sigue un trayecto en el sentido NE.-SO., en una longitud total de unos 7,900 metros desde la barriada de Hospitalet, siguiendo por las calles de Sans y Cruz Cubierta, plaza de España, avenida José Antonio, plaza de la Universidad, ronda Universidad, plaza de Cataluña, ronda de San Pedro, Arco del Triunfo, Estación del Norte, hasta la calle de Marina, siguiendo por la avenida Meridiana hasta el cruce con la calle de Valencia, en donde termina el tramo Marina-Clot, recientemente inaugurado.

Sin embargo, la concesión que hoy tiene otorgada esta empresa debe continuar hacia la barriada de San Andrés, por las calles de Meridiana, Industria, Sagrera, San Andrés, paseo de Torras y Bages, hasta el cruce del camino vecinal de Santa Coloma, en donde termina la actual concesión. No obstante, es proyecto de esta empresa solicitar una variante de su recorrido anterior, continuándolo por la avenida Meridiana hasta el paseo de Fabra y Puig, cruzando después de la calle de Malats, para volver, en definitiva, al mismo punto final de la línea, ampliándose ésta con un ramal que, partiendo de la estación Navas de Tolosa, se dirija, por la calle de Felipe II, plaza del Virrey Amat y riera de Horta, hacia la barriada de este nombre.

Ferrocarril de Sarriá a Barcelona. — Su trazado actual comienza en la Estación de Sarriá, siguiendo por la vía Augusta hasta su cruce con la avenida del Generalísimo Franco y calle de Balmes, hasta la de Pelayo, donde termina junto a la plaza de Cataluña. La longitud total de este trazado es de unos 4,600 metros, aproximadamente.

En relación con esta línea y enlazando en la estación de Gracia, el Ayuntamiento construyó unos túneles que siguen por la vía Augusta, entre dicha estación y la plaza de Molina, para continuar por ésta y calle de Balmes hasta su cruce con la avenida del Tibidabo. Este túnel está hoy pendiente tan sólo de su acondicionamiento e instalaciones de superestructura para poderlo poner en explotación. La longitud total de este ramal, entre plaza de Molina y avenida del Tibidabo, es de 1,800 metros.

Con relación a este ferrocarril, el Ayuntamiento de Barcelona desde el año 1924 viene manteniendo unas relaciones contractuales, consecuencia del Real decreto ley de 26 de diciembre de aquel año, por el que el Estado otorgó a este Ayuntamiento determinados derechos de los que correspondían al mismo en el momento de su reversión, a cambio de que, por parte de la Corporación municipal y de acuerdo con la Compañía concesionaria, se realizasen las obras necesarias para transformar dicho ferrocarril en su mayor parte en subterráneo, y desde luego, con absoluta carencia de pasos a nivel. Estas obras están todavía en curso de ejecución, muy avanzada, siendo de esperar que para el próximo mes de mayo, en que termina la última prórroga concedida por el Ministerio de Obras Públicas, estará todo dispuesto para que pueda iniciarse la explotación subterránea de los túneles que quedan por ejecu-

tar entre las estaciones de Muntaner y Sarriá y con ello suprimidos todos los pasos a nivel existentes, y que posteriormente, en un plazo inferior a un año, podrá quedar terminado el resto de las obras que forman parte del convenio vigente entre este Ayuntamiento y la Compañía del Ferrocarril.

El cumplimiento de estos compromisos contractuales ha obligado a este Ayuntamiento a efectuar cuantiosos desembolsos, que difícilmente podrán quedar compensados, ni en cuanto a su posible amortización ni en cuanto a la obtención de un interés módico del dinero invertido, pero que no obstante han de considerarse dichas inversiones como indispensables y necesarias para el posible desarrollo urbanístico de las zonas que atravesaba el antiguo ferrocarril superficial y para la posible mejora de los servicios de transporte ciudadano encomendado a este ferrocarril. En cuanto a las relaciones que este Ayuntamiento tiene con los Ferrocarriles de Cataluña, no son más que las inevitables, por ser esta última empresa la que tiene a su cargo la explotación del ferrocarril de Sarriá a Barcelona, y es con ella, por lo tanto, con la que hay que llegar a un acuerdo, tanto para la terminación feliz de las obras iniciales como para el caso de que haya de entrar dentro del Proyecto general de municipalización de los transportes urbanos la línea del F. C. de Sarriá a Barcelona, ya que esta línea, por revertir al Ayuntamiento dentro de tres años, quedará automáticamente municipalizada llegada dicha fecha, aunque no se lleve adelante el Plan general de municipalización acordada recientemente.

Antes de seguir adelante, creemos conveniente hacer unas consideraciones que resuman la situación actual en cuanto a líneas subterráneas se refiere. En conjunto resulta que, a pesar de la gran extensión superficial y de la especial situación en que se encuentran los diversos núcleos urbanos que por agregaciones sucesivas o por ensanches de la Barcelona antigua constituyen el término municipal de Barcelona, sólo se dispone, para intercomunicación de estos núcleos urbanos, de tres líneas metropolitanas, con una longitud total de 16,500 m., que con la prolongación del Metro Transversal hacia San Andrés se elevaría a unos 23 Km. completamente desconectadas entre sí e incluso con diferentes anchos de vía y sistema de toma de corriente, lo que complica aun más su interconexión y enlace para permitir servicios combinados que aumentarían mucho su eficacia. Dificultades de orden económico principalmente, una falta de penetración y un exceso de espíritu de competencia entre los actuales concesionarios,

han ocasionado el estado actual de estas líneas, que han logrado no obstante sostenerse y conseguir un floreciente estado financiero, gracias precisamente a la escasez de medios de transportes urbanos por la superficie de la ciudad.

Sin embargo, esta escasez de medios de transporte por un lado, y las dificultades económicas, consecuencia de unas tarifas deficitarias por otro, han creado un serio problema para el desarrollo de la vida normal de la ciudad y de las empresas de transporte, que ha obligado a todos, empresas y corporaciones públicas, a preocuparse del asunto, buscando solución a tan angustioso problema, solución que sólo podrá encontrarse mediante la creación de una serie de líneas metropolitanas que, debidamente enlazadas entre sí y con las actualmente existentes, constituyan la red de comunicaciones que tanto necesita y tanto desea la ciudad de Barcelona.

Tranvías y otros sistemas de transporte de superficie. — Además de las líneas de transporte metropolitanas que se acaban de mencionar, se viene explotando en Barcelona una red de líneas superficiales constituídas por líneas de tranvía, autobuses y trolebuses, la cual, con las modificaciones y ampliaciones previstas en el convenio celebrado entre las Compañías concesionarias y el Ayuntamiento de Barcelona, podrán constituir una red bastante completa, si bien adolecerán de los defectos inherentes a las de su clase, o sea lentitud y falta de eficacia para las líneas de largos recorridos que han de servir barriadas extremas, y el gran entorpecimiento que representa para la circulación rodada en las calles del núcleo central de la ciudad, al que en definitiva afluyen la totalidad de las líneas que constituyen esta red superficial.

Estos mismos defectos les hace impropias para pensar en su alargamiento hacia los núcleos de población más alejados, y, desde luego, para dirigirlos hacia los pueblos que constituyen el cinturón del término municipal de Barcelona, con los que existe un tráfico intensísimo y constante, que hace cada día más insuficiente las líneas ferroviarias e interurbanas existentes en la actualidad.

Aparte de las deficiencias anteriormente anotadas de la actual red de transportes urbanos por la superficie de la ciudad, existe otra que hoy constituye una de las principales preocupaciones del Ayuntamiento y de las Compañías concesionarias, cual es la relativa al mantenimiento de las líneas tranviarias que circulan a lo largo de determinadas líneas céntricas de la ciudad, especialmente

por las Ramblas, paseo de Gracia y calle Mayor de Gracia, y en cierto modo por las zonas colindantes a estas vías, por las calles de Pelayo, Fontanella y rondas de la Universidad y San Pedro. Por la actual Comisión Municipal de Transportes, conjuntamente con las Compañías concesionarias, se estudian las soluciones más viables para hacer posible la supresión de estas líneas tranviarias, y es indudable que cualquier solución que en definitiva se adopte, ha de llevar aparejada la necesidad de ampliar los servicios metropolitanos que hoy sirven las mismas zonas en las que radican las vías tranviarias que se trata de suprimir.

En los planos y gráficos que constituyen el anejo n.º 1 de esta Memoria se detallan con suficiente claridad las diversas redes de transportes urbanos tal como actualmente están establecidas, complementándose así los datos consignados en los párrafos anteriores. Del examen de unos y otros, de datos y gráficos, se desprende de una manera fehaciente las deficiencias de que adolecen estas redes, en relación con las necesidades de transporte de la ciudad de Barcelona, pero esta impresión se acusa aun más observando el mal estado de conservación y funcionamiento del material fijo y móvil y la escasez de capacidad de transporte del conjunto, que se observa, sobre todo, en las horas críticas en las que estos servicios son más indispensables.

Intervención municipal en los transportes urbanos de Barcelona

Desde hace muchos años los sucesivos Ayuntamientos que han tenido a su cargo el gobierno de la ciudad de Barcelona han sentido la necesidad de intervenir con las Compañías concesionarias para conseguir un mejoramiento de los servicios de transportes urbanos que también, desde hace muchos años, vienen resultando insuficientes para el normal desenvolvimiento de la vida ciudadana, y, en este sentido y como consecuencia de los diversos contactos establecidos con dichas empresas, se ha llegado a ultimar algunos estudios que, sin representar la municipalización de los mismos en el sentido jurídico de esta palabra, han plasmado en unos convenios para la instauración de nuevos servicios o modificación de los existentes, pero todos estos convenios quedaron sin ningún valor ni efecto al aprobarse, por la Corporación municipal y por las Juntas generales de las Compañías concesionarias, el Convenio de Unificación de plazos de reversión de las Líneas tranviarias y el

relativo a la Explotación conjunta de todas las líneas de transportes urbanos de superficie, de fecha 4 de septiembre de 1940, cuyo Convenio, de una gran trascendencia, permitió a las Compañías concesionarias el poder reorganizar sus servicios recién terminada nuestra pasada guerra civil, y dió pie al Ayuntamiento para poder entrar, de una manera eficaz, en la organización y explotación de los transportes urbanos de superficie.

CAPÍTULO II

PLAN QUE SE PROPONE

Alcance de la municipalización

En el acuerdo de 29 de octubre último, por el que la Corporación municipal adopta la resolución de proceder a la municipalización de los transportes urbanos de Barcelona, se establece, en su extremo 1.º, «que iniciándose con dicho acuerdo el expediente para la municipalización del servicio de *transportes subterráneos de pasajeros*, se constituya una Comisión para su estudio», y en el apartado 2.º expresa que el cometido de dicha Comisión es, entre otros, «estudiar y proponer lo que a su juicio sea conveniente, en orden a la extensión de tal municipalización a los transportes de superficie». De la lectura de estos dos extremos del acuerdo se deduce claramente que en el momento de su aprobación sólo existía el criterio definido de municipalización para los transportes subterráneos, quedando todavía para ulterior estudio la conveniencia de extender tal régimen a los de superficie. En este sentido, la Comisión designada para dicho estudio y para la redacción de la presente Memoria ha llegado a la conclusión, adoptada después de largos estudios y meditación, de que, «por lo que se refiere a los transportes superficiales (tranvías, trolebuses y autobuses), si bien en definitiva tendrán que ser igualmente municipalizados, no es aconsejable el que dicha municipalización se inicie conjuntamente con la de la red subterránea, y cuya conclusión se justifica por los siguientes razonamientos:

En efecto: cualquier solución que se adopte para resolver los problemas planteados, tanto en el aspecto de prestación del servicio de transporte de pasajeros, como en el de la circulación viaria, ha de tener como base fundamental la creación de una importante red de metropolitanos, enlazando y ampliando las escasas líneas hoy existentes.

La ejecución de esta red representará, además

de la adquisición de las líneas actuales, la realización de importantísimas obras subterráneas, las cuales, por su importancia y por la de sus presupuestos, exigirá un período de tiempo no inferior a cinco años. Durante este período los transportes de superficie deberán ser mantenidos en su estado actual, con las modificaciones y mejoras que su estado deficiente reclamen, para las cuales una simple intervención municipal de ayuda, dentro siempre de los preceptos contenidos en los convenios vigentes, será suficiente para que estos servicios superficiales adquieran la eficacia de que hoy carecen, y permitirán a la Corporación municipal, además de ganar mejores posiciones para cuando llegue el momento de su municipalización, adquirir una experiencia de la que hoy carece y una preparación para poder arrostrar con garantía de éxito la pesada carga y responsabilidad que representa la explotación de tales medios de transporte, sobre todo si se tiene en cuenta el criterio sustentado por el Ayuntamiento, de que la explotación de los servicios, una vez municipalizados, corren a cargo del Ayuntamiento a base de la creación de una empresa, pura o mixta, pero nunca a base de un convenio o arriendo a favor de los actuales concesionarios. Para este sistema de explotación, el Ayuntamiento se encuentra perfectamente capacitado en el aspecto técnico y comercial, por lo que se refiere a las líneas de Metropolitanos, pero no así para los de superficie, para cuya dirección y gerencia necesita la Corporación municipal un cierto período de capacitación.

Es, por consiguiente, indiscutible la necesidad de proceder a la inmediata municipalización de los servicios de transportes subterráneos metropolitanos, sin perjuicio de una *intervención municipal*, adecuada en los servicios de superficie, que permitan a éstos salir del colapso en que se encuentran, a base de unas ayudas económicas en la forma que más adelante se detallará, análoga a la otorgada al Metro Transversal, lo que al mismo tiempo facilitará enormemente la municipalización de aquéllos, y permitirá al Ayuntamiento adquirir la experiencia necesaria para hacerse cargo de la explotación de todo ello, con un máximo de garantía de éxito, tanto en el aspecto técnico como en el económico y social, de cara a los intereses de los usuarios de estos servicios.

Ahora bien: esta intervención no impide el que, desde luego, se acuerde igualmente desde ahora la municipalización de estos transportes superficiales, pero sin que ello represente su efectividad inmediata, incautándose el Ayuntamiento

de la explotación para la que hoy no está preparado. Tampoco impide este criterio el que desde ahora se fije el precio que deba abonarse por la adquisición o expropiación de las líneas, y por ello la Comisión dictaminadora ha entendido que conviene extender la municipalización a los transportes de superficie y adquirir los actualmente existentes para combinarlos con el plan metropolitano, pero sin fijar el momento en el que esta extensión y combinación tenga que llevarse a cabo, y nunca antes de que esté en plena explotación la red de Metropolitanos con las ampliaciones y enlaces proyectados. De acuerdo con este criterio, la Comisión ha sentado sobre este aspecto las siguientes conclusiones:

1.^a Que es indudable la necesidad de proceder a la inmediata municipalización de los servicios de transportes metropolitanos, sin perjuicio de una intervención municipal adecuada en los servicios de transportes por superficie que permita a éstos salir del colapso en que se encuentran, a base de unas ayudas económicas, lo que al mismo tiempo facilitará enormemente la municipalización de aquéllos y permitirá al Ayuntamiento adquirir la experiencia necesaria para aceptar cargos en la explotación del conjunto con un máximo de garantía de éxito, tanto en el aspecto técnico como en el económico y social, de cara a los intereses de los usuarios de estos servicios.

2.^a Que ante la conveniencia de amoldar la red de transportes de superficie a las necesidades que han de satisfacer en perfecta coordinación con la red metropolitana, y compensar, en lo que se estime justo, el perjuicio que esta última ha de producir a la explotación de la red superficial, evitándose al mismo tiempo los obstáculos que estos perjuicios pudiesen ofrecer a la municipalización de la de subterráneos, el Ayuntamiento, al municipalizar los servicios de transportes urbanos subterráneos, deberá acordar extender dicho régimen a los transportes de superficie, en las siguientes condiciones:

a) La municipalización de los subterráneos deberá representar su inmediata incautación por el Ayuntamiento, previo pago del precio que por su adquisición se convenga con los actuales concesionarios, para encomendar la explotación de las líneas actuales y de las que sucesivamente se vayan construyendo al organismo municipal que a tal efecto se creará.

b) En los transportes de superficie, si bien debe quedar desde ahora fijado el precio de la municipalización, tanto su incautación como su explotación por el citado organismo, debe diferirse

hasta tanto se termine y ponga en explotación la primera etapa del Plan de ampliación de subterráneos, estableciéndose durante dicho período un régimen transitorio de intervención y ayuda económica municipal, durante el cual la explotación continuará a cargo de la actual empresa, contabilizándose todas las aportaciones y ayudas económicas realizadas por el Ayuntamiento, como pagos a cuenta del precio que, desde el primer momento, se habrá convenido con aquélla.

Intervención municipal en los transportes de superficie

Sentada la anterior conclusión, vamos a detallar a continuación cuál puede ser, a juicio de esta Comisión, el alcance que deba tener el régimen de intervención y ayuda municipal que, en régimen transitorio, se propone para los transportes de superficie.

En el estudio laborioso y documentado que realizó la Ponencia mixta designada para el estudio de las nuevas tarifas de tranvías, se demostraba, de una manera fehaciente y con datos exactos y comprobados, que con la tarifa propuesta por la Comisión y aprobada por el Ministerio de Obras Públicas, de 0'70 ptas. por billete ordinario, se podría, no solamente atender a los gastos de la explotación, sino también obtener los excedentes necesarios para atender a los de renovación y mejora del material fijo y móvil y todos los previstos en el Convenio, para las modificaciones y ampliaciones de la red de tranvías y nuevas líneas a establecer de la clase de autobuses y trolebuses. Estas previsiones quedaron perfectamente comprobadas durante los dos primeros meses que escasamente duró la aplicación de la nueva tarifa, pues los desagradables incidentes ocurridos a últimos del mes de febrero y principio de marzo de 1951 aconsejaron el restablecimiento de la antigua tarifa de 0'50 ptas., y con ello la marcha económica de la explotación cayó en la situación en que hoy se encuentra, y que no puede ser mantenida por más tiempo.

Quiere esto decir que si directamente o por procedimientos indirectos se pudiesen arbitrar los recursos económicos que se confiaron obtener por las tarifas aprobadas, esta explotación tranviaria, aun sería tiempo de volverla a cauces económicos previstos, y automáticamente, y en período de tiempo relativamente corto, se notarían los beneficiosos efectos en los servicios, mediante las mejoras que se podrían introducir en el material fijo

y móvil y en la prestación subsiguiente de los servicios. Ahora bien: la solución lógica y sencilla, si a ello no se opusiesen otros motivos muy fundamentales, sería la reposición de la tarifa aprobada por el Ministerio, con lo que la Compañía volvería a disponer de los excedentes de explotación necesarios para conseguir aquellos fines, pero esta solución no se atreven ni a insinuarla los suscritos, por entrar dentro de un terreno de conveniencia política, que sólo al Gobierno de la Nación corresponde enjuiciar y resolver.

Sin embargo, tal vez se podría conseguir la misma finalidad por otros procedimientos que permitiesen a la Corporación municipal disponer de aquel compás de espera que en cuanto a la municipalización de las líneas de superficie y su consiguiente explotación por el Ayuntamiento viene preconizado y aconseja en este informe. En definitiva, lo que se necesita es arbitrar nuevamente los productos de la tarifa aprobada, cuya garantía, en números redondos, puede cifrarse en unos 50 millones de pesetas anuales, a que asciende el desnivel entre los gastos mínimos y los ingresos producidos por la actual tarifa. Este desnivel, no obstante, puede rebajarse de dos maneras: subiendo los ingresos o bajando los gastos, o, lo que sería más fácil, combinando ambos sistemas.

La primera solución, que es la que técnicamente se impondría, pudiendo prescindir de otros puntos de vista, y la que originaría menos repercusión sobre los servicios, nos conduciría lógicamente al restablecimiento de las tarifas aprobadas en diciembre de 1950, hoy suspendidas provisionalmente, o bien a otras a base de trayectos parciales que pudieran ser estudiados nuevamente, con tal que su rendimiento fuese análogo al calculado como indispensable por la Comisión Mixta que la formuló, para compensar los gastos que sirvieron de base a su establecimiento. Pero esta solución, que sería la más sencilla de justificar y establecer, por otros puntos de vista de carácter económico, sociales y políticos parece ser, en los presentes momentos, que no es aceptable.

La segunda solución consiste en una disminución de gastos en forma tal, que los que queden puedan compensarse con los ingresos obtenidos con las tarifas más reducidas hoy vigentes provisionalmente.

En todos los estudios realizados, como se ha dicho anteriormente, por la Comisión Mixta de Tarifas, se deduce que, por lo que se refiere a tranvías, el coste de la explotación, descompuesto en los diversos capítulos de gastos que la integran,

puede descomponerse con arreglo al siguiente cálculo:

DISTRIBUCIÓN PROPORCIONAL DE LOS GASTOS

Grupo 1.º: Gastos no suprimibles:	Parciales	Totales
Cap. 1.º: Gastos generales fijos. . .	7'05	
Cap. 2.º: Gastos generales proporcionales	70'35	
Cap. 3.º: Cargas financieras . . .	4	31'40
Grupo 2.º: Gastos imprescindibles:		
Cap. 4.º: Renovación y ampliaciones del primer establecimiento.	7	7
Grupo 3.º: Gastos suprimibles:		
Cap. 5.º: Remuneración al capital. . .	2'60	
Cap. 6.º: Impuestos utilidades . . .	0'95	
Cap. 7.º: Impuestos de transportes . . .	3'40	
Cap. 8.º: Canon municipal	4'65	11'60
Total de gastos de la explotación. . .		100

Con arreglo a los costes actuales (31-XII-1950) de los conceptos de personal, material y demás que intervienen en la explotación, el coste de los servicios por coche kilómetro prestado puede cifrarse en la cantidad de 8'25 ptas., y los productos que viene dando la actual tarifa de 0'50 ptas. el billete ordinario es de 6'25 ptas., lo que representa un déficit inicial de 2 ptas. por coche kilómetro.

Este déficit es equivalente al 32 por 100 de los productos de la recaudación, o bien al 24'24 por 100 de los gastos. Por consiguiente, sólo quedan dos soluciones: o se aumentan las tarifas en un 32 por 100, a más de la parte de aumento de los gastos originados por dicho aumento, lo que nos conduciría al restablecimiento de la tarifa de 0'70 pesetas, o bien se disminuyen los gastos en un 24'24 por 100.

Ahora bien: tal como se detalla en el estado anterior, los únicos gastos suprimibles, previa autorización de las entidades afectadas, son:

- a) La remuneración al capital con sus impuestos de utilidades.
- b) El impuesto estatal de transportes.
- c) El canon municipal.

De todos modos, y suponiendo que esto pueda conseguirse, sólo se reducirían los gastos en un 11'60 por 100, por lo que aún quedaría un déficit por cubrir de 12'64 por 100, cuyo importe tendría que ser la ayuda económica a prestar por el Ayuntamiento a las Compañías, durante el período provisional a que antes nos hemos referido. La cuantía absoluta de este déficit, en las actuales condiciones de explotación, puede cifrarse en

unos 20.000,000 de pesetas, si se suprimen los tres conceptos anteriores, y de 40.000,000 anuales, si ello no fuese posible, y de cuya cifra corresponde unos 5.500,000 de pesetas a impuestos de transportes del Estado, 8.500,000 de pesetas al canon municipal, y el resto, de 6.000,000 a la remuneración del capital e impuestos de Utilidades.

A la vista de estos resultados, de los cuales se desprende que el Ayuntamiento tendría que prestar una ayuda a las Compañías, cuya cuantía sería de 28'5 millones como mínimo y de 40 millones como máximo cada anualidad, es a todas luces aconsejable extender a estos transportes de superficie la municipalización acordada para los subterráneos, sin perjuicio de que se difiera el tiempo necesario para la incautación de los primeros.

Debe advertir esta Comisión, que con la municipalización o adquisición por parte del Municipio de los transportes superficiales no desaparecerá el déficit, pero las aportaciones del Ayuntamiento serían para unos servicios que ya son de propiedad municipal.

No obstante, entendemos que existen posibilidades de conseguir la finalidad que se persigue, o sea, nivelar económicamente la explotación de la red de tranvías, haciendo *algo* que permita, sin subir las tarifas, mejorar los ingresos sin aumentar los gastos, o al menos con aumentos de estos últimos de menor cuantía que la que se produzca en los ingresos. Pero para esta posibilidad hay que comenzar por hacer una reorganización integral de los servicios que hoy se prestan, haciendo las modificaciones necesarias en la red, con los consiguientes gastos, que, a pesar de todo, serían justificadísimos, dado el fin que se persigue. Esta fórmula se basa en los motivos siguientes:

En definitiva, los pasajeros, cualquiera que sea la tarifa que rija, lo que abonan es un tanto por kilómetro de recorrido, cuya cantidad con la explotación actual resulta ser de 6'25 ptas. por coche kilómetro. Esta cifra, con el coeficiente promedio de ocupación actual, que es de 14'50, y con el recorrido promedio de las líneas, es equivalente a una recaudación de 8'43 cts. por kilómetro, cantidad que está muy por debajo de la tarifa autorizada para estas concesiones, que es de doce cts. por kilómetro.

Pues bien: hay que procurar elevar indirectamente esta percepción, rebajando el recorrido promedio de las líneas, aunque siempre manteniendo el mínimo de 4 kilómetros que fué establecido cuando se autorizó la tarifa de 0'50 ptas.

Del contenido de los párrafos que anteceden se deduce la posibilidad de lograr una casi normalidad en los servicios tranviarios, con sólo el sacrificio, por parte del Estado y del Ayuntamiento, de los ingresos que hoy perciben de las Compañías en concepto de impuestos de transportes el primero y del canon el segundo, y un reajuste de líneas que mejore el coeficiente de lo que se recauda por kilómetrocoche. No obstante, estos sacrificios, no resolverían el problema de la renovación y modernización de los servicios, para lo cual sería preciso, además, una ayuda económica efectiva, que puede cifrarse en la suma de 20 millones de pesetas anuales, los que tendría que aportar el Ayuntamiento mediante una cuenta especial, que debería de contabilizarse como pago a cuenta del precio que previamente se hubiese fijado de común acuerdo en el expediente de municipalización, cuyo saldo se haría efectivo en la fecha en que, por estar ya terminadas las obras de primera etapa del Plan de subterráneos y en plena marcha su explotación por la empresa municipal, sería llegado el momento de pensar en la supresión de una importante parte de la red tranviaria, por sustituirse sus servicios por los de la propia red de metros y las líneas de autobuses o trolebuses creadas durante este período en la forma prevista en los convenios vigentes.

Sentado este criterio, queda justificado el Plan que se propone en esta Memoria, para la ejecución del Proyecto de municipalización de los Transportes, y que es el siguiente:

a) Municipalización integral de los transportes subterráneos, con la inmediata incautación de los servicios, previa expropiación o adquisición de los bienes de las actuales Compañías, necesarios para la prestación de los mismos.

b) Acuerdo municipal de extender la municipalización a los transportes de superficie, previa la formalización de un Convenio con las Compañías concesionarias que, modificando en lo menester el de 4 de septiembre de 1940, permita adquirir a la Corporación municipal el control absoluto de la empresa, durante el plazo necesario para poner en práctica el Plan de la primera etapa de ampliación de los servicios metropolitanos, y durante el cual el Ayuntamiento tendrá opción para la adquisición de los títulos representativos de dicho control y del capital social entero al precio desde ahora estipulado, y adquiriendo a su vez, la Corporación municipal, el de subvenir al déficit de explotación que pueda producirse durante este período, cuya duración máxima se fija en cinco años, y cuya cuantía de aportación

económica ha de limitarse también en la cifra de veinte millones de pesetas, en las condiciones que para su fijación se establecería en dicho convenio.

CAPÍTULO III

MODIFICACIONES Y AMPLIACIONES EN LAS REDES

Quedaría a todas luces incompleta esta Memoria si se limitase en su redacción a lo que se acaba de exponer en los capítulos anteriores, o sea, a la justificación de los motivos que han inducido a la Corporación a municipalizar los transportes urbanos, o a la propuesta de un plan simplemente administrativo de las etapas que en dicha municipalización deben establecerse, a los solos efectos de la tramitación reglamentaria del expediente iniciado con el acuerdo plenario de 29 de octubre último. Todo esto, que es interesante planear y que es imprescindible resolver, se hace con unas finalidades que no pueden ser exclusivamente salvar a las Compañías explotadoras en el colapso en que hoy se encuentran: esto es solamente anecdótico y secundario, pues la finalidad primordial de esta municipalización ha de ser la del mejoramiento de los servicios y la de dotar a Barcelona de la red de comunicaciones urbanas de todo orden que la ciudad necesita. Y para ello, la Comisión designada para el estudio y redacción de esta Memoria ha dedicado especial atención a esta parte de su cometido, y ha considerado cuáles son las necesidades de la ciudad en este aspecto, cuáles las deficiencias de las actuales redes encargadas de satisfacer dichas necesidades y cuáles, por consiguiente, las modificaciones y ampliaciones que en las mismas deben introducirse, así como las mejoras que en cuanto a las instalaciones de material fijo y móvil será necesario efectuar para conseguir plenamente aquella finalidad.

En este sentido, y sólo con el carácter limitadísimo de *esquema de plan*, se indican a continuación las modificaciones que se entienden fundamentales, a reserva del desarrollo, en su día, de los proyectos más detallados que forzosamente deberán ser estudiados.

Red de metropolitanos

Como se ha dicho en repetidas ocasiones en esta Memoria, la nueva red de metros ha de perseguir dos finalidades: Adquirir la extensión e

importancia que la ciudad requiere, y permitir la posible supresión de un importante sector de la red tranviaria superficial.

Es indudable la necesidad, cada día más apremiante, de suprimir determinadas líneas tranviarias, y especialmente las que discurren por las Ramblas, calle Pelayo, Fontanella, parte de las Rondas, paseo de Gracia, calle Mayor de Gracia y tal vez en las calles de Aribau y Muntaner, juntamente con el ramal que las enlaza por los paseos de la Bonanova y San Gervasio y avenida de la República Argentina.

La simple sustitución de estos tranvías por autobuses, o trolebuses, representaría indudablemente una agravación del problema de la circulación que se trata de resolver con el proyecto, en lugar de una mejora. Con la sustitución de los tranvías por autobuses o trolebuses, el problema de la duración de las paradas y de la aglomeración de vehículos de transporte colectivo en los puntos clásicos de nuestra ciudad, que por su emplazamiento son hoy lugar de concentración de gran número de barceloneses, no se resolvería, antes bien, y como consecuencia de la menor capacidad del autobús en relación con el tranvía, se agravaría en proporciones muy crecidas, y si se llegase a realizar esta transformación, largas filas de autobuses o trolebuses circulando a una velocidad comercial, sensiblemente igual a la de los actuales tranvías, empeorarían la circulación general de tráfico, porque el número de vehículos sería más del doble, por lo que no parece apta tal sustitución, para resolver el problema de la congestión que hoy producen los tranvías en determinadas calles y paseos de la ciudad. Esto a parte de que la mera sustitución de los tranvías por autobuses o trolebuses significaría aumentar al doble el precio de los billetes a satisfacer por los usuarios o a asumir por el Ayuntamiento una carga muy importante para mantener el mismo precio.

Por otra parte, la extensión y urbanización de Barcelona señala claramente, de acuerdo con las estadísticas de las grandes ciudades del mundo, la necesidad de que esté dotada de una red de transportes subterráneos, red que hoy día no existe, ya que las tres líneas en explotación, por su emplazamiento y falta de conexión, no constituyen red. Y es de notar, también según las estadísticas, que la mayor parte de productos en las redes de ferrocarriles metropolitanos bien estudiadas, proceden del tráfico combinado entre sus líneas.

Al fijarse, pues, la atención de esta Comisión

1871-1872

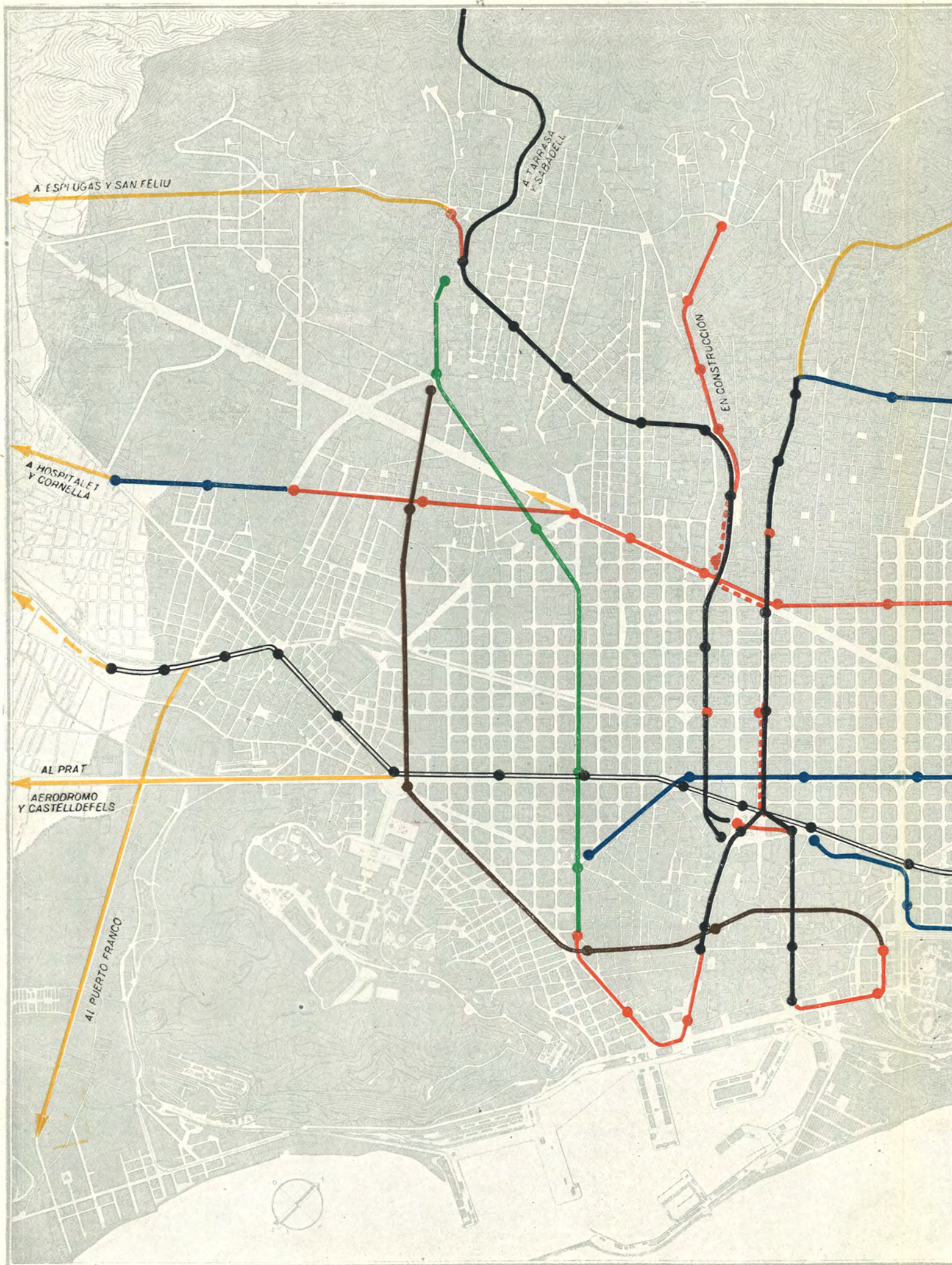
1871-1872

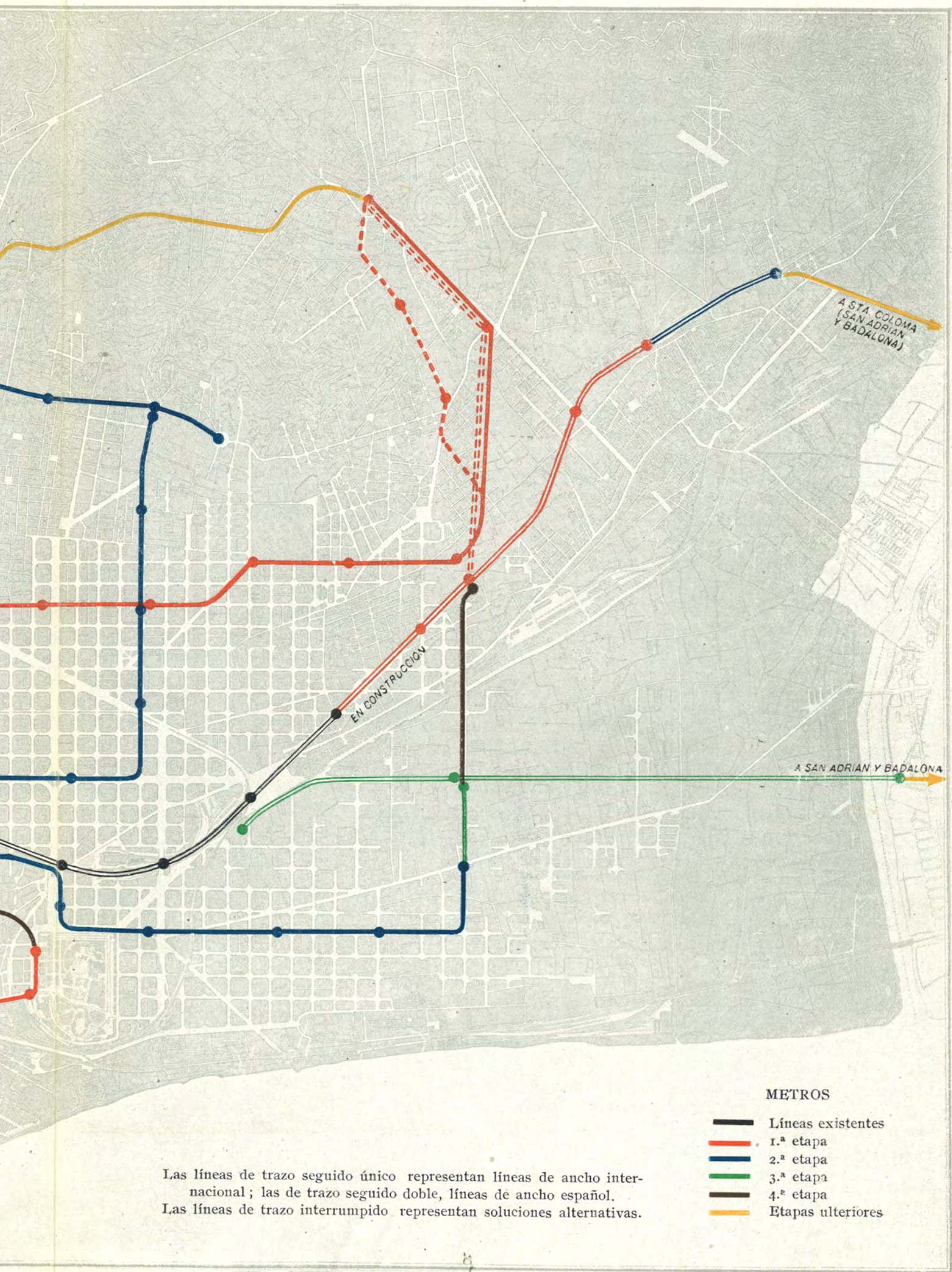
1871-1872

1871-1872

1871-1872

1871-1872





1914

1914

sobre la forma de encauzar la mayor parte del tráfico tranviario de las citadas vías por las líneas férreas metropolitanas que por el subsuelo siguen poco más o menos las de dichos tranvías, han creído oportuna la proyección de determinadas obras de ampliación y mejora.

Para ello han estimado prudente el trazar previamente en un plano las diversas líneas que consideran habrán de constituir en el futuro la red de ferrocarriles metropolitanos, y ello, al objeto de que al presentar el proyecto definitivo de dichas obras de ejecución urgente, su emplazamiento y la situación de sus estaciones no pesen sobre las futuras nuevas líneas que racionalmente irá necesitando la ciudad.

A tal efecto, se han dibujado sobre el plano de la ciudad lo que a su entender ha de constituir la red de transportes ferroviarios urbanos de la Gran Barcelona. En dicho plano pueden verse en distintos colores las diversas líneas y estaciones: en negro, las hoy existentes; en rojo, las prolongaciones, enlaces y ampliación de estaciones, cuya ejecución conviene antes de la supresión citada de tranvías, y que constituyen lo más urgente de la primera futura etapa, es decir, todas aquellas líneas que a su juicio sería ya hoy día conveniente construir, debido a que el tráfico de superficie correspondiente a las mismas es ya de una envergadura tal, que hace temer la imposibilidad de ser servido; y por último, en varios colores, las restantes líneas complementarias, que a su juicio en sucesivas etapas podrán construirse, quedando perfectamente conectadas con las actuales, con sus ampliaciones y con las líneas de la primera etapa. A fin de tener en cuenta las conexiones de la red inmediata y futura con el Ferrocarril Metropolitano Transversal y sus prolongaciones (en construcción y en proyecto), se ha dibujado éste en el plano con doble línea, por tener este Ferrocarril un ancho distinto al de los demás metropolitanos, lo que le da vida independiente, sirviendo cumplidamente las necesidades del transporte en el sentido NE-SO, bastando en el futuro prolongarlo de río a río, hasta Santa Coloma de Gramanet, por el lado Besós, y hasta el Prat de Llobregat, por el extremo opuesto, con una eventual derivación a la zona del Puerto Franco, si en los años venideros esta Zona adquiriese auge y el desarrollo industrial justificase tal medida.

En los trazados que se proponen se han tenido en cuenta determinadas normas, que deben procurar seguirse en las redes de ferrocarriles metropolitanos urbanos, y que son las siguientes:

1.^a Deben establecerse líneas más o menos radiales o diametrales que unan puntos periféricos de la población con sus barrios centrales, complementadas por otras líneas periféricas que en conjunto forman como una cintura. En Barcelona, la estructura predominante cuadriculada de su gran ensanche aconseja aproximarse a la citada norma mediante líneas en que predominen también las dos direcciones perpendiculares de las calles, pero aprovechando adecuadamente las grandes vías diagonales, y en especial las que partiendo de la ciudad antigua divergen hacia el norte (avenida Meridiana) y hacia el oeste (Paralelo).

2.^a Los trazados no han de atender sólo a la edificación actual, sino también, por lo menos mediante sus posibles y naturales prolongaciones, a las tendencias de la futura edificación y hasta a estimularla en las direcciones más convenientes desde el punto de vista urbanístico.

3.^a Deben evitarse bifurcaciones de líneas en que las ramas de la bifurcación tengan una importancia notable en cuanto a longitud o tráfico, a causa de la menor frecuencia que los trenes han de tener en aquéllas con respecto al tronco de la línea. En el Metro de París, por ejemplo, de las quince líneas aproximadamente que existen, tan sólo dos tienen bifurcación. En el Gran Metro de Barcelona, es sabido el inconveniente que presenta la menor frecuencia en las ramas de las Ramblas y a Correos, inconveniente que, de perdurar, se acentuaría cuando se supriman los tranvías de las Ramblas. En Madrid, a pesar de que las ramas a Ventas y a Diego de León son cortas, ya se nota algunas veces el citado inconveniente. En los casos en que importe tener mucha frecuencia en las tres ramas de la Y griega, es preferible que dos de ellas formen una línea única, continua de extremo a extremo, y la tercera una línea independiente, con transbordo de viajeros en una estación de correspondencia situada en el punto común. Claro es que conviene disponer las cosas de modo que los transbordos se efectúen con la mayor rapidez y comodidad posibles.

Con arreglo a estos criterios se ha formulado el plan a que nos venimos refiriendo, y que forma parte de anejo n.º 2 de esta Memoria, y en el que se han representado las diversas líneas empleando diferentes colores, según el orden en que parece probable convenga construir las. Se han trazado con tinta negra las líneas ya construídas; en rojo, las líneas o tramos de ellas que se sugiere sean construídas en primera etapa; en azul, de segunda etapa; en verde, las de tercera;

en marrón, las de cuarta, y en amarillo, los comienzos de ciertas líneas de los alrededores y pueblos próximos, cuya construcción parece puede posponerse a todas las precedentes. Las líneas con ancho de vía español, como las del Metro Transversal, se han dibujado con doble trazo, y las de ancho internacional, con trazo sencillo, y se ha procurado reducir al mínimo las primeras, por ser su coste algo mayor. Las líneas de trazo interrumpido representan variantes posibles de los trazados. En las líneas actuales y en las de las dos primeras etapas de nueva construcción se ha indicado las estaciones existentes y las proyectadas o probables. En las líneas de la tercera y cuarta etapas, tan sólo se han indicado las estaciones terminales y las de empalme o correspondencia. En ciertos puntos de contacto de líneas con igual ancho de vías se dispondrían enlaces entre éstas para el paso del material móvil a cocheras o talleres.

Basta el simple examen de este plano para formarse una cabal idea del plan que se propone. No hacemos la descripción de cada una de las etapas por no hacer excesivamente larga esta Memoria y porque en todo caso puede ser objeto de documento anejo a la misma.

Redes superficiales

Tranvías. — Se ha oído hablar mucho de que debe irse a la supresión total y absoluta de los tranvías en Barcelona. De que en muchas ciudades importantes del mundo ya no existen, y sólo se confía el transporte urbano a los Metros en subterráneo y a autobuses en la superficie.

La Comisión que redacta esta Memoria no opina que ha llegado el momento para Barcelona de la total supresión de los tranvías, ni aun cuando se realicen las obras necesarias para poseer una vasta red de metropolitanos. Hay más necesidades de transporte de pasajeros por la superficie porque no puede ser suplido por los metros de trazado caro, rígido y con estaciones limitadas, ni tampoco por el autobús o trolebús, de elevado coste de explotación y por consiguiente de tarifas altas. Por ello, hay que pensar en el mantenimiento de una red de tranvías que llene precisamente esta necesidad de transporte local y barato, si bien esta red ha de tener una aplicación limitada a los suburbios y zonas extremas y han de suprimirse de la zona central de la ciudad, con toda aquella amplitud que hay que dar a este concepto de zona central. Por otra parte, no debe

olvidarse que para este medio de transportes (tranvías) existe una red vasta, dotada de una gran cantidad de elementos, red de vías y líneas aéreas, material móvil, cocheras, etc., que no pueden quedar arrinconados, pues, tienen un valor muy elevado, que el Ayuntamiento al municipalizar los transportes tendrá que indemnizar, o bien expropiar, cuyos elementos están hoy día, aunque algo deficientemente, en condiciones de seguir prestando servicio y producir rendimientos económicos que no pueden ser tirados por la borda.

Con arreglo a este criterio, la Comisión ha creído conveniente, en esta Memoria, esbozar ligeramente cuál pueda ser el destino que deba darse en Barcelona a lo que hoy constituye la red tranviaria, y resultado del estudio practicado, es el plano n.º 2, que se inserta en el anejo n.º 2 de esta Memoria, en el que se indican los trazados tranviarios que a su juicio han de suprimirse, cuáles los que pueden conservarse y cuáles, por último, los nuevos tramos de vía tranviaria que habrá de instalar para que la red así resultante tenga una vida propia y a su vez constituya un complemento eficaz de la red de subterráneos.

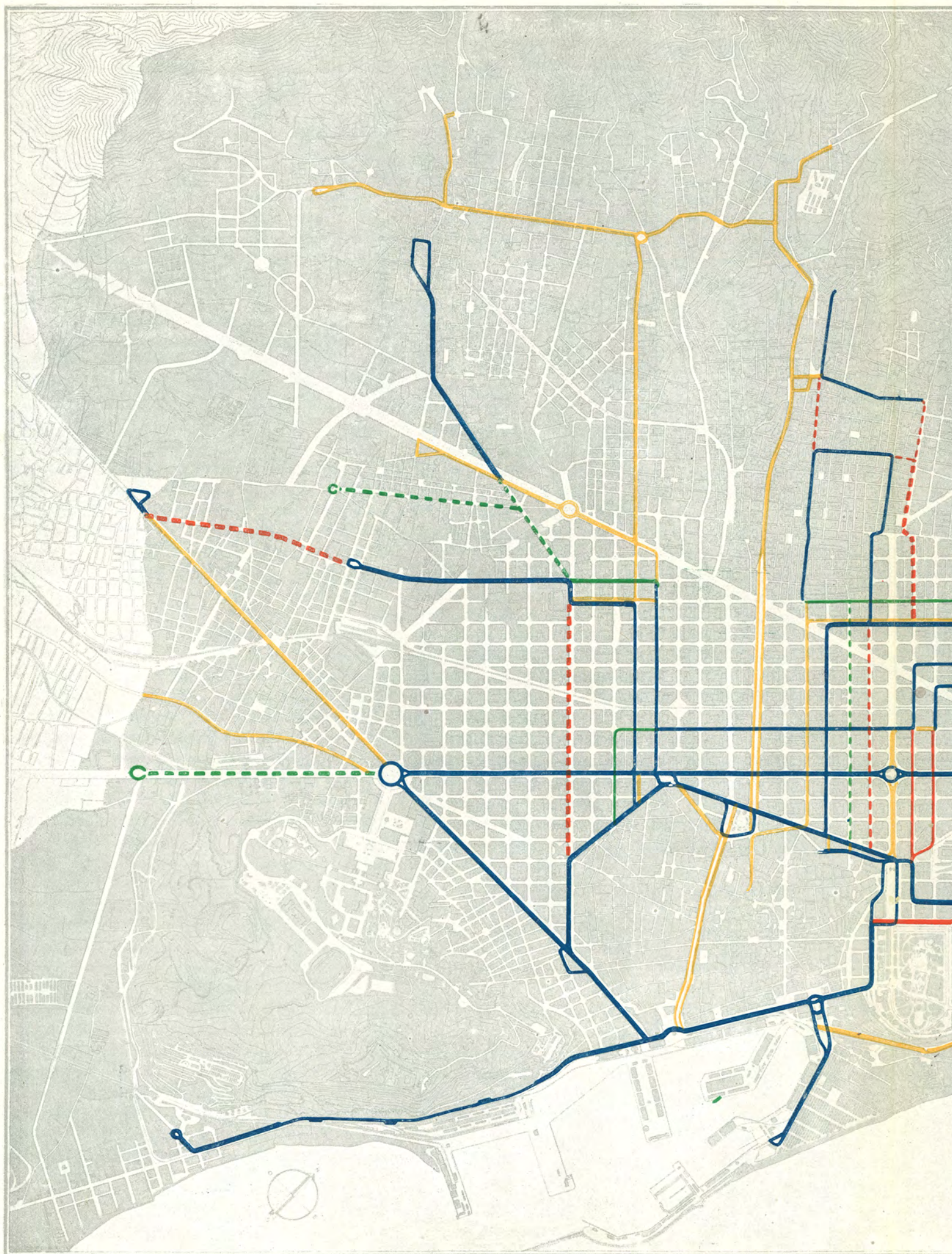
En dicho plano se indican, con trazo de color amarillo, los tramos de vías que deben suprimirse, que son los siguientes: Ramblas, Fontanella, Pelayo, Puerta del Ángel, Paseo de Gracia, Mayor de Gracia, Lauria, Muntaner (desde avenida Generalísimo), avenida de la República Argentina, paseo de San Gervasio, paseo de la Bonanova, avenida del Generalísimo, Penitentes y parte alta de Sarriá.

Como complemento de los tramos que se conservan, y para que sobre ellos se puedan establecer itinerarios que cumplan una necesidad y de posible rendimiento, han de construirse otros que, debidamente enlazados con aquéllos, constituirán la futura red tranviaria. Los nuevos tramos a establecer son los siguientes:

Urgel, entre Rondas y Córcega; *París*, entre plaza del Centro y carretera de Collblanch; *Girona* y *Bailén*, entre Ronda de San Pedro y Córcega; *Roger de Flor* y *Nápoles*, entre carretera de Ribas y Consejo de Ciento; *Roger de Flor*, entre Mallorca y Provenza; *Escorial*, entre Travesera y Virgen de Montserrat; *Meridiana*, entre plaza de las Glorias y Valencia; *Navas de Tolosa*, entre Meridiana y Maragall; *paseo de Pi y Molist* y *paseo de Verdún*, entre rambla de Fabra y Puig y paseo del Valle de Hebrón; *paseo de Pujadas*, entre Salón de Víctor Pradera y Meridiana; *Meridiana*, entre paseo de Pujadas y Pallars; *Pamplona* y *Alava*, entre avenida de Icaria



1087 D

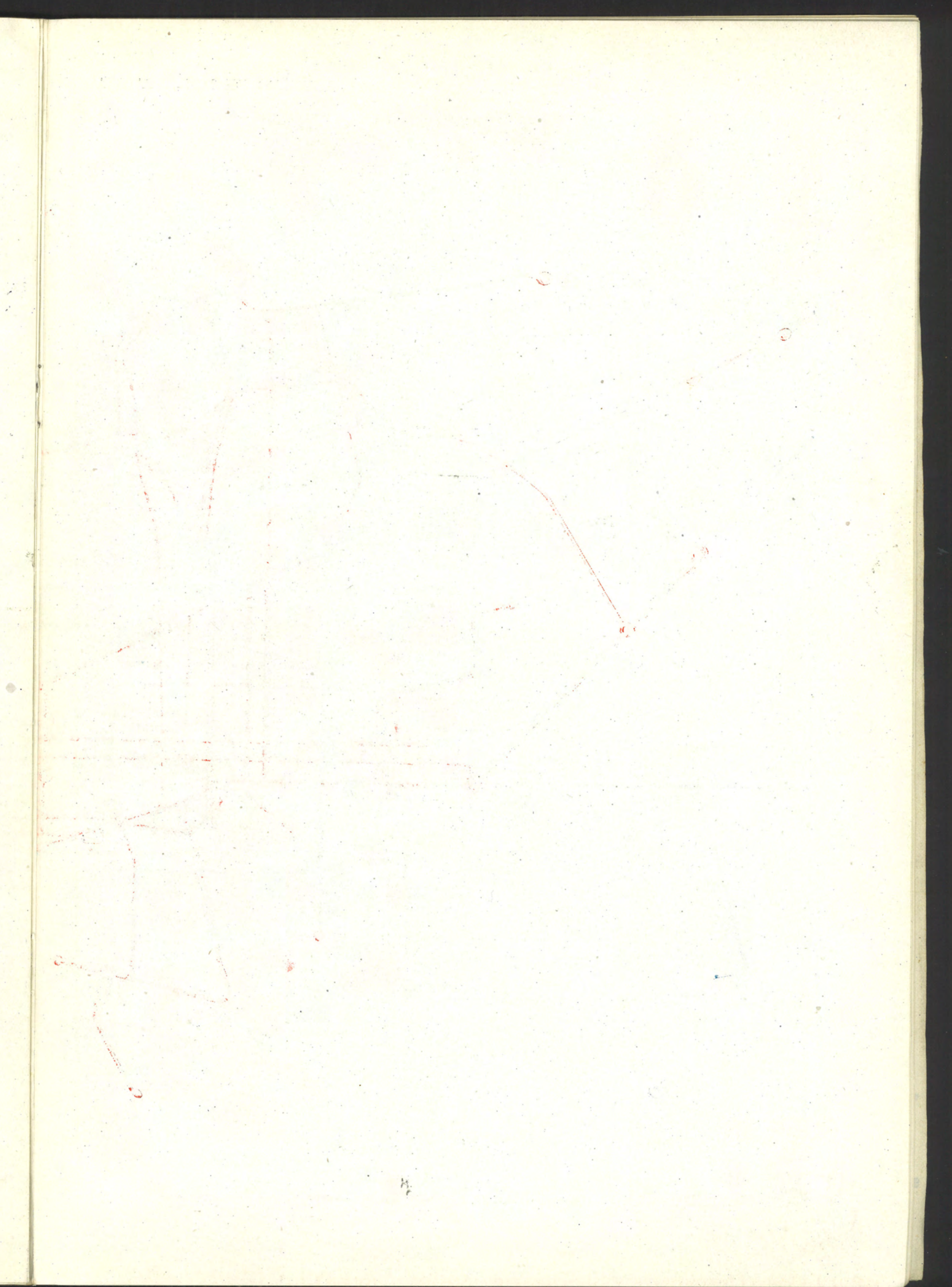


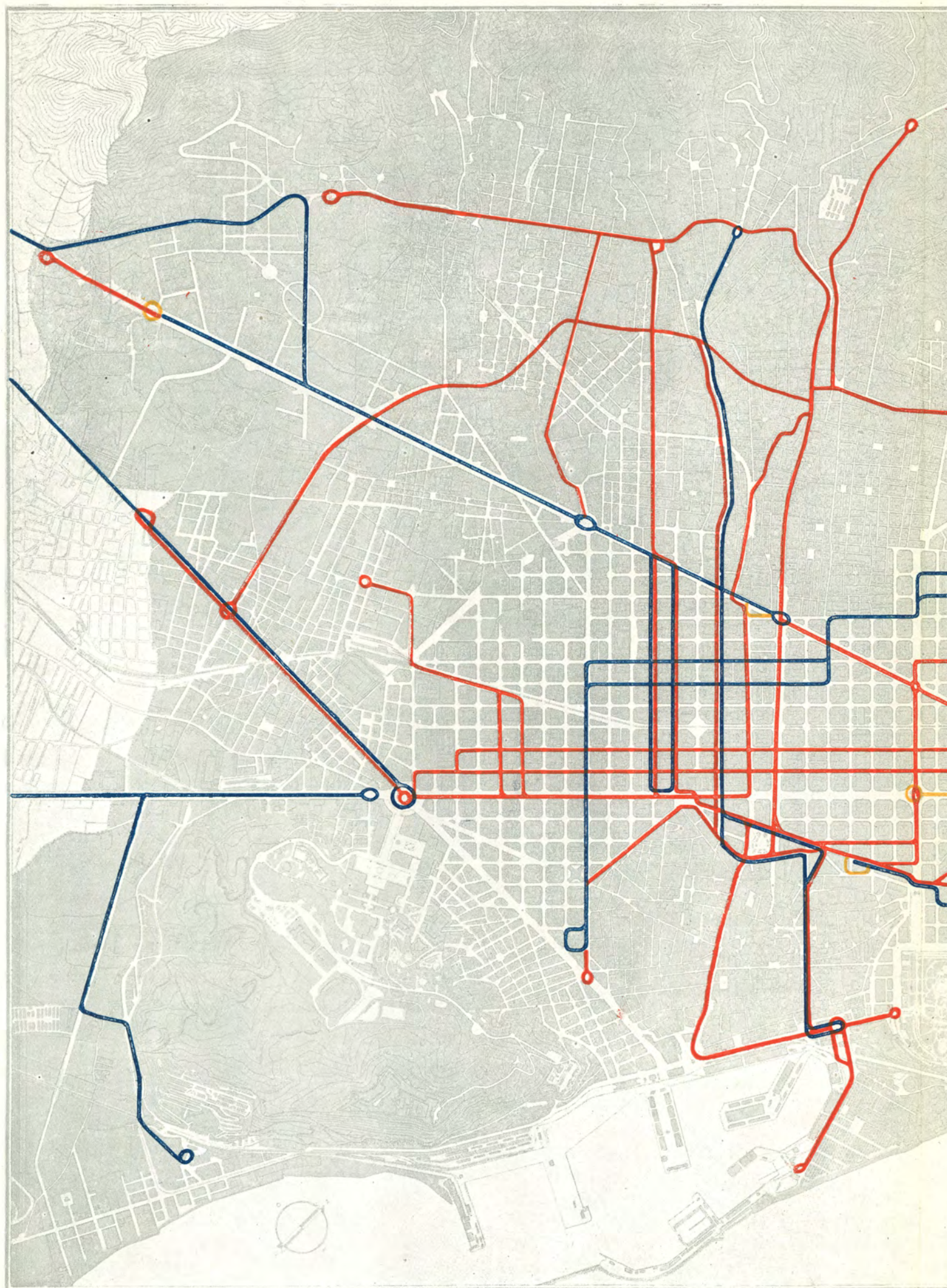


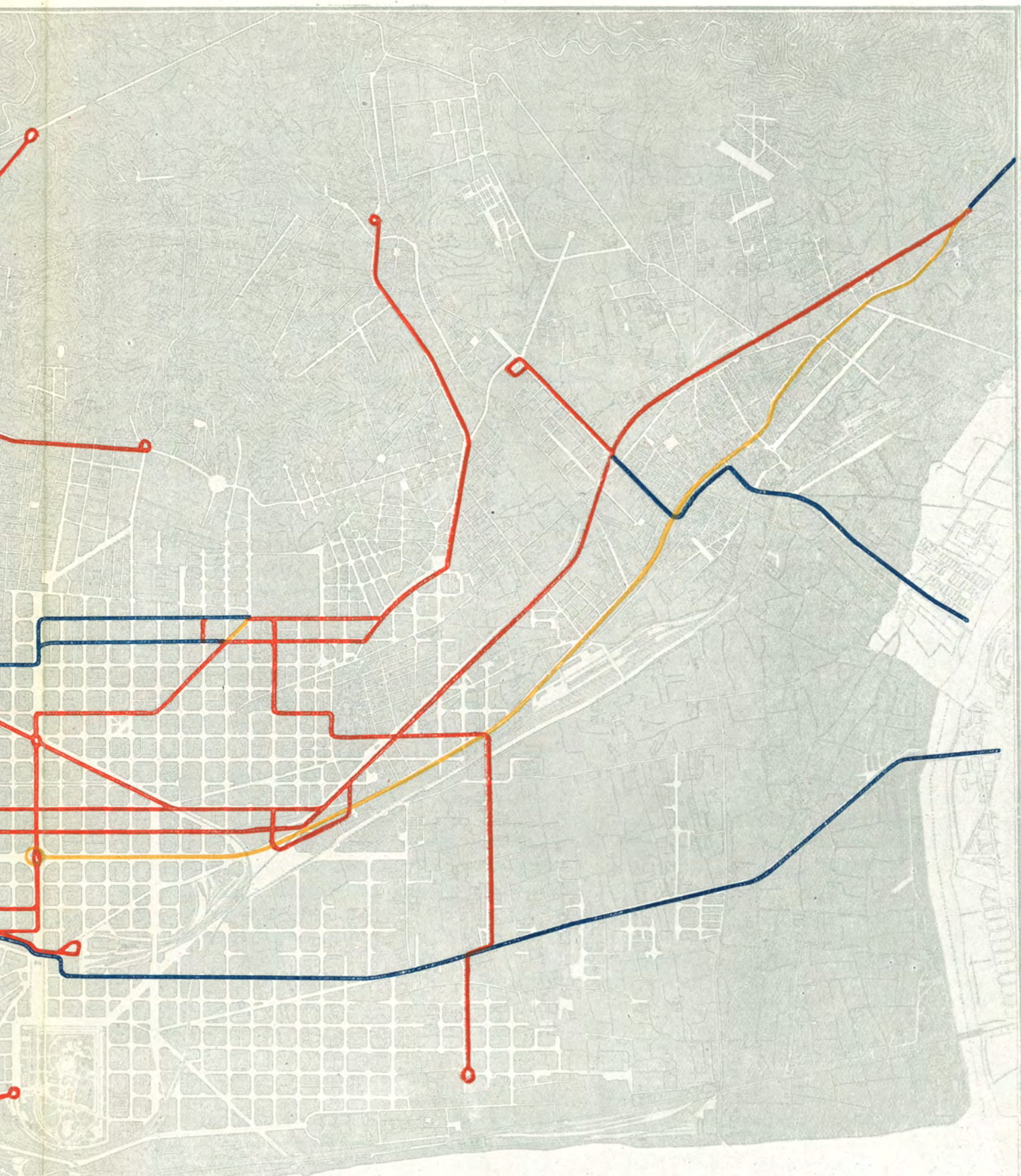
TRANVIAS

Longitud de vías que se suprimen . . .	25,850 m.
Longitud de vías que subsisten. . . .	196,713 m.
Longitud de vías que se instalan . . .	23,800 m.
Longitud de red resultante.	120,513 m.

- Líneas que subsisten
- Líneas que se suprimen
- Concesiones solicitadas
- ⋯ Nuevas líneas propuestas
- Cambios por dirección única
- ⋯ Cambios por desplazamientos

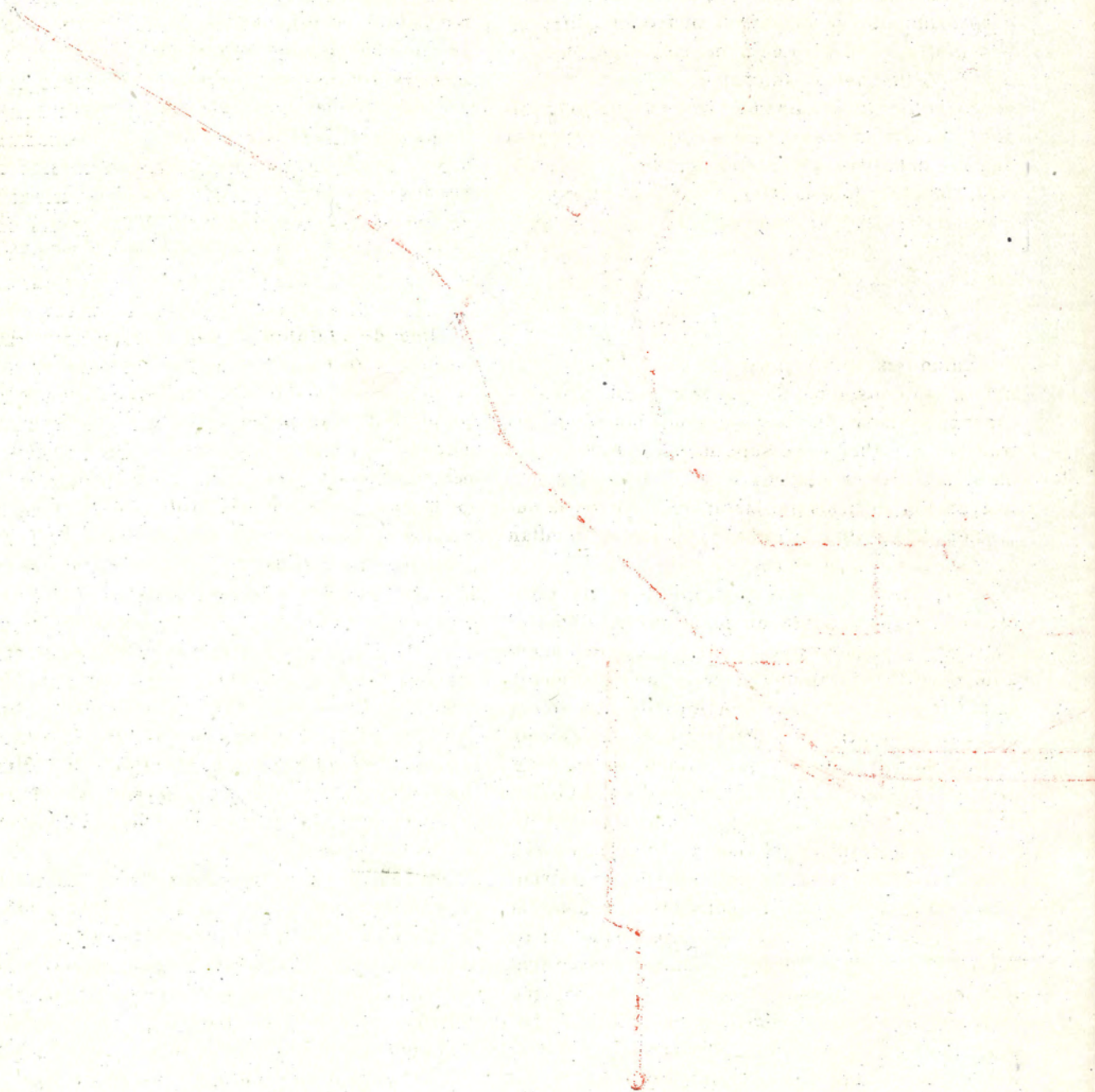






AUTOBUSES

—	Longitud itinerarios actuales	155,537 m.
—	Longitud itinerarios propuestos . . .	159,018 m.
		<hr/>
—	Longitud itinerarios suprimidos . . .	314,555 m.
		<hr/>
		7,650 m.
		<hr/>
		306,905 m.



y Pallars; *Wad-Ras* y *Llull*, entre Pamplona y Bach de Roda. Estas nuevas líneas se indican en color carmín, en el plano a que nos venimos refiriendo; en trazo seguido las que obedecen a concesiones solicitadas o concedidas, y en trazos interrumpidos los que se proponen en este plan.

Además se indican en trazo color verde algunas otras líneas que tendrán que construirse como desplazamiento de otras con motivo de direcciones únicas, o por cambio de emplazamiento de alguna de las que se supriman.

En conjunto se suprimen vías en una longitud de 25.850 m. lineales, quedando así constituida una red definitiva de 120,513 m. En el anejo correspondiente de esta Memoria se especifican los actuales servicios tranviarios que quedarán afectados con estas modificaciones, así como los nuevos servicios que con la red definitiva podrían establecerse.

Autobuses. — A juicio de esta Comisión, la red de autobuses ha de concebirse con vistas a constituir en su día la base fundamental de los transportes urbanos de superficie y, desde luego, ha de preverse en ella una serie de líneas que sustituyan los servicios que desaparecerán con la supresión de las líneas tranviarias, que se detallan en los párrafos anteriores.

Con arreglo a estos principios, se ha estudiado y grafiado sobre un plano de la ciudad el proyecto que constituye la hoja n.º 3 del anejo número 2 de esta Memoria, en el que igualmente se han representado, en color amarillo, las líneas que han de suprimirse entre las que actualmente prestan servicio, de las que se marcan en color azul las que se conservan, habiéndose dibujado en color carmín las nuevas líneas que se proponen.

En el correspondiente anejo se especificarán los servicios de autobuses que con esta red podrían organizarse en la nueva explotación unificada, así como los servicios tranviarios a los cuales sustituyen. En conjunto quedará una red constituida por 306,905 m. lineales de recorrido, de los que corresponde 148,887 a líneas actualmente en explotación, 159,018 a nuevos recorridos y 7.550 a líneas que se suprimen o desplazan.

Trolebuses. — El sistema de transportes urbanos por medio de trolebuses, a pesar de las indudables ventajas que presenta en determinados aspectos, no viene dando el resultado que en un principio se esperaba, sobre todo en el aspecto

económico. Comparado con el de autobuses, que es el más similar, tiene la ventaja de la sustitución del carburante por el fluido eléctrico, más barato y de producción nacional; pero, en cambio, es un sistema muy delicado, y sus itinerarios ofrecen una rapidez semejante al tranvía. Por estos motivos, la Comisión de estudio ha sido extremadamente cauta en cuanto a la composición de la red futura de este medio de transporte, para el que propone simplemente el mantenimiento de las actuales concesiones, debidamente complementadas con algunas prolongaciones y enlaces, en la forma que se detalla gráficamente en el plano número 4 del anejo segundo de esta Memoria, en el que resulta una red total de 86,141 m. lineales, de los que 63,341 corresponden a líneas actuales y el resto de 22,800 a las prolongaciones y enlaces que se proponen.

Red de conjunto. — Con la superposición de las cuatro redes que se acaban de describir, Barcelona podrá contar, en su día, con una red de conjunto de transportes urbanos digna de nuestra ciudad, y que podrá satisfacer sobradamente las necesidades actuales de sus ciudadanos, y a base de la cual se podrá más tarde pensar en la proyección de nuevas líneas para la Gran Barcelona, y su posible expansión hacia las aglomeraciones urbanas que la circundan, pues en este estudio nos hemos limitado a las de la Barcelona de hoy, o sea la que queda delimitada entre nuestros dos ríos, el Besós y el Llobregat, el mar y la montaña del Tibidabo. Aun dentro de este marco limitado, esta red sumará en conjunto 472,918 metros de línea doble, de la que corresponde a Metropolitanos, 44,500 m., con sesenta estaciones; a tranvías, 120,512 m.; a autobuses, 306,905, y a trolebuses, 86,141.

La capacidad de transporte de esta red justifica sobradamente la eficacia que, indudablemente, se obtendrá con el plan que se propone, y la conveniencia de no ahorrar ningún esfuerzo para conseguirla. Esta es, sencillamente, la intención del Ayuntamiento de Barcelona, al adoptar el trascendental acuerdo de 29 de octubre del pasado año, proponiendo la municipalización de los transportes de Barcelona y al afrontar la secuela de los enormes sacrificios de todo orden que la realización de este proyecto ha de acarrearle.

Entre estos sacrificios, es sin duda alguna el más importante el económico, cuyo aspecto se pasa a comentar en el capítulo siguiente.

44.500
120.512
306.905
86.141
558.058

ESTUDIO ECONÓMICO

La ejecución del plan de municipalización de los transportes urbanos acordado por el Ayuntamiento obligará, como es de suponer, a fuertes inversiones dinerarias, cuya cuantía se detallará en el Presupuesto de gastos del proyecto. Estas inversiones no podrán quedar compensadas por los ingresos que se obtengan de la explotación de las nuevas redes, pues, si ello fuese posible, seguramente el Ayuntamiento no hubiera tenido que intervenir, pues las propias empresas concesionarias habrían encontrado en el capital privado las aportaciones necesarias para la realización de las nuevas líneas y el mejoramiento de las existentes.

En efecto: la explotación de las líneas de superficie se desarrolla actualmente en un plan francamente deficitario, como se ha demostrado en páginas anteriores de esta Memoria, y este déficit de explotación sería mucho más elevado si además tuviesen que cargarse a la explotación las cargas motivadas por los gastos de primer establecimiento de las mejoras y ampliaciones proyectadas.

En cuanto a los servicios metropolitanos, si bien hoy día se desenvuelven con relativa normalidad económica, sus productos, sin embargo, escasamente pueden cubrir los gastos de explotación y las cargas financieras actuales; y buena prueba de ello es el auxilio que constantemente viene prestando el Ayuntamiento al Metro Transversal, para hacer posible la ampliación de sus líneas, y la que Tranvías de Barcelona ha de prestar al Gran Metropolitano, en forma de canon de compensación.

Por esos motivos, interesa conocer la cuantía de los gastos que han de originarse con la municipalización proyectada y la forma de poder arbitrar los recursos necesarios para suplir dichos gastos.

En nuestro caso, el Presupuesto de gastos comprende dos capítulos esenciales, a saber:

Cap. I. — Adquisición por compra, o expropiación de las actuales concesiones.

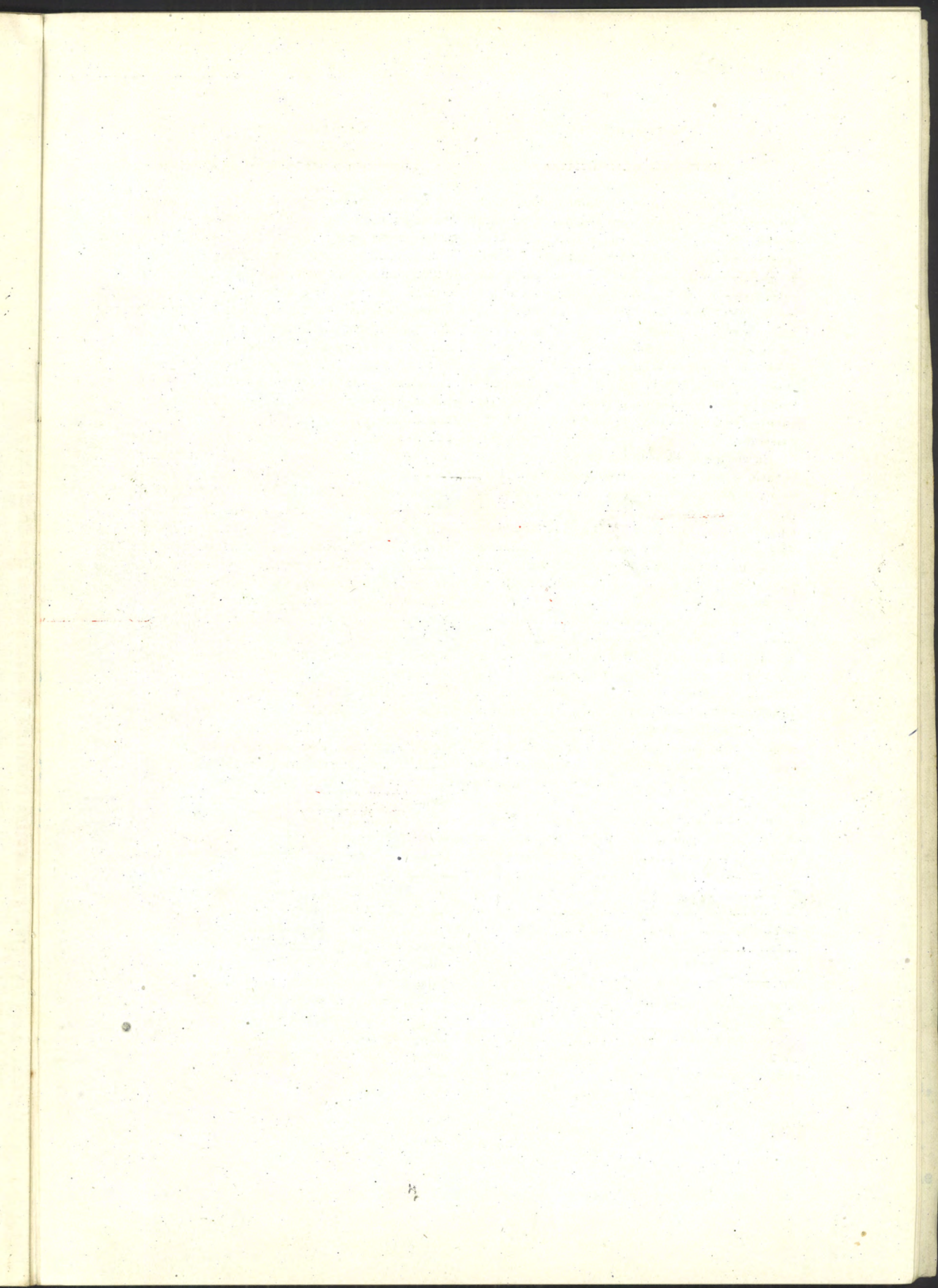
Cap. II. — Ampliación y mejora de las Redes.

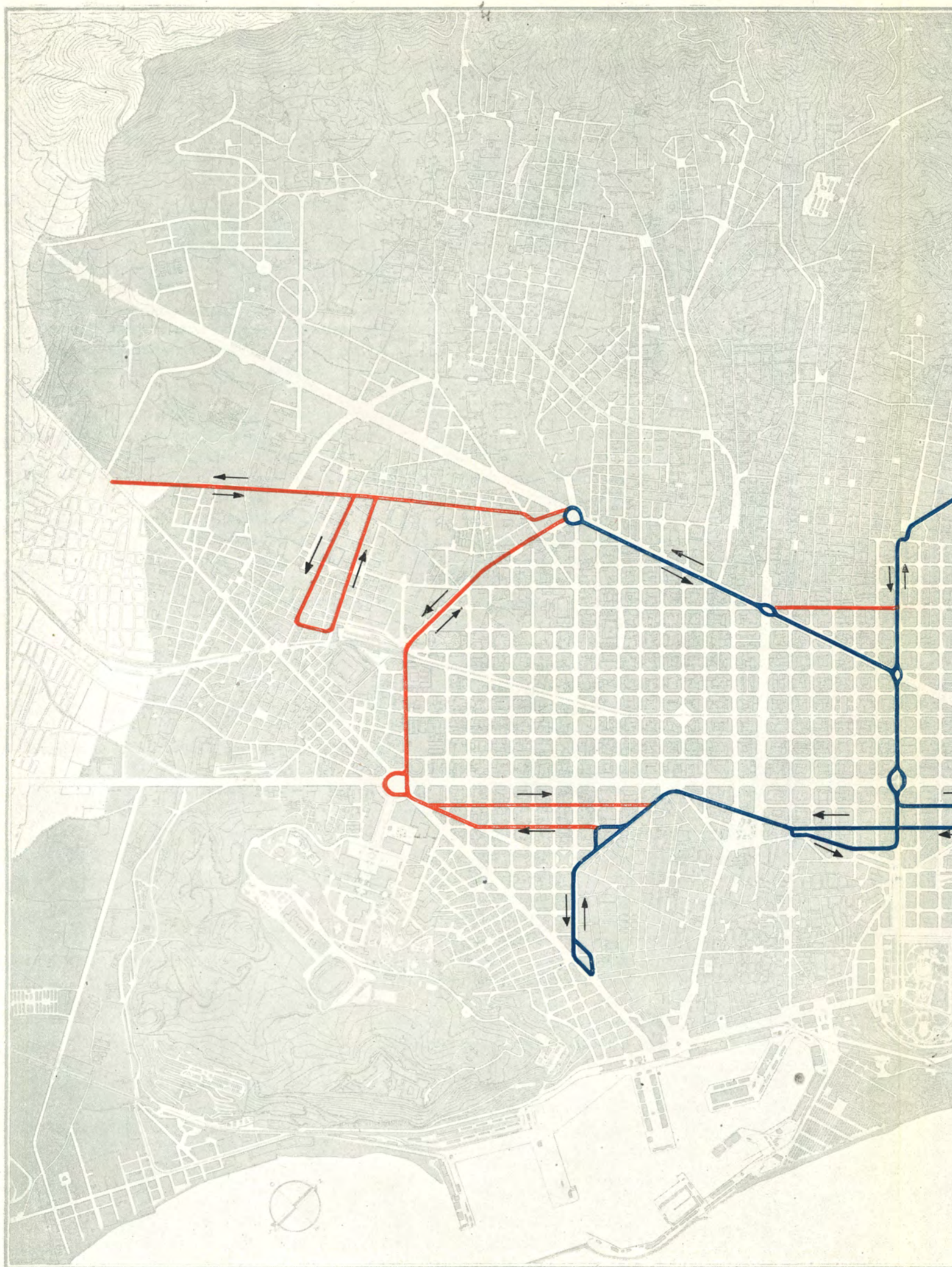
Vamos a analizar someramente, y en líneas generales, las cuantías en que pueden cifrarse cada uno de estos capítulos de los Presupuestos de gastos y de ingresos, sucesivamente.

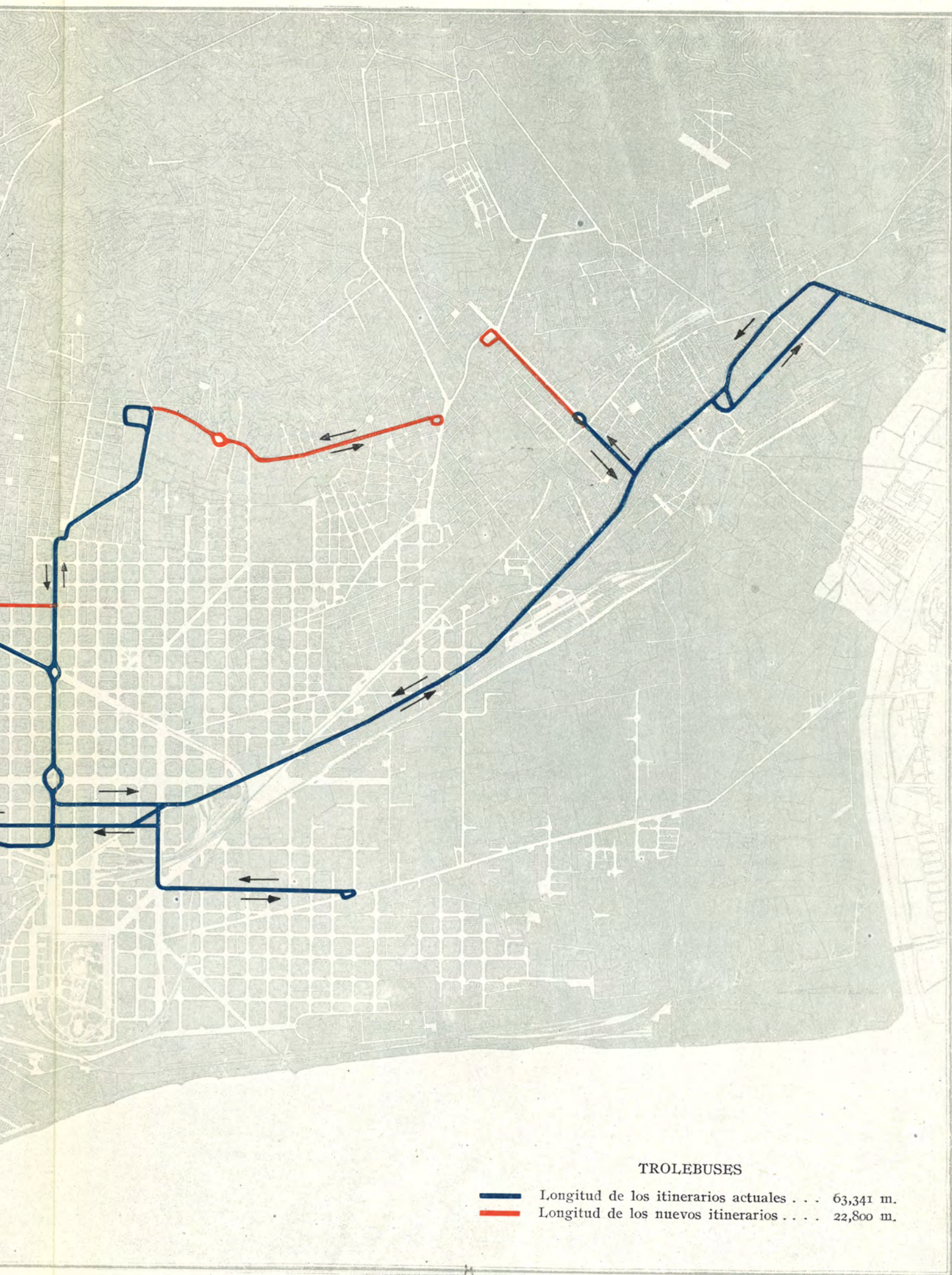
Adquisición o expropiación de lo actual

Es evidente que el Ayuntamiento no puede intentar municipalizar los transportes, creando unas redes propias con independencia de las existentes, y menos aun en competencia con ellas: esto ni legal ni lógicamente sería procedente, mucho más teniendo en cuenta que lo actual es no solamente aprovechable para las nuevas redes, sino que, además, es en gran parte absolutamente indispensable para el conjunto. Por este motivo hay necesidad de llegar a un acuerdo con las actuales Empresas, para la adquisición, en condiciones justas, de todas sus concesiones, así como de los elementos con que hoy cuentan para su explotación. Esto puede conseguirse por dos procedimientos: o por gestión directa o por expropiación forzosa. Sobre este particular, la Comisión que suscribe ha entendido conveniente que, existiendo desde hace cerca de dos años unas conversaciones entre el Ayuntamiento y las empresas, para preparar la posible adquisición de éstas por la Corporación municipal, y dado el estado de adelanto de estas conversaciones y el buen espíritu de cordialidad en que siempre se han desarrollado, no debería de abandonarse este camino, sin perjuicio de que, para evitar que las empresas pudiesen adoptar una posición de intransigencia, en alguno de los múltiples aspectos a tratar e incluso en la cifra justa que deba fijarse, se adopte por la Corporación municipal el correspondiente acuerdo para iniciar el expediente de expropiación forzosa de dichos bienes, como consecuencia del de municipalización de los transportes ya adoptado.

Tanto si se continúa por el camino iniciado de adquisición de los transportes por gestión directa, o bien si se opta por el de la expropiación, ha de cifrarse con la mayor aproximación posible el precio que deba pagarse por tales adquisiciones, sobre cuyo precio y tema la Comisión que suscribe, continuando los estudios ya iniciados con anterioridad, tiene a su disposición varios tanteos, los cuales conducen a cifras que, debidamente compulsadas y comparadas con las que se han considerado en las conversaciones y controversias habidas entre los representantes del Ayuntamiento y de las Empresas, permitan, sin duda alguna, llegar a poder precisar y convenir las que en justicia corresponden, o sea, pagar por cada elemento lo que realmente valga, habida cuenta del perjuicio que toda expropiación de bienes legítimamente adquiridos y disfrutados representa.







Recent variant

Durante el transcurso de los estudios realizados el año anterior, se formularon diversas valoraciones, a fin de poder determinar cuál habría de ser el sistema para llegar a conseguir una municipalización de la red, si bien este resultado no habría de alcanzarse mediante un expediente tramitado con arreglo a lo que la legislación entonces vigente señalaba para la municipalización de los servicios públicos, sino mediante la simple adquisición de los títulos representativos del control y mando de la empresa, a los cuales, por consiguiente, habría de asignar el valor que, desde diversos puntos de vista, se considerase justo para dicha adquisición, en cuyo precio siempre figuró como una contrapartida el otorgamiento a favor de los actuales concesionarios, de un contrato para la explotación de las líneas adquiridas por el Ayuntamiento, con todas sus ampliaciones y modificaciones, hasta la fecha de 31 de diciembre de 1984, en que, en virtud del convenio vigente, ha de revertir al Ayuntamiento de Barcelona la totalidad de la red tranviaria.

Las diversas valoraciones formuladas a este respecto por los representantes de la empresa y de los servicios técnicos municipales, no siempre concordantes en sus resultados, obran entre los antecedentes de este asunto, habiéndose llegado últimamente a la redacción de un informe suscrito conjuntamente por un representante de la empresa y otro del Ayuntamiento, en el que, eludiéndose los puntos de vista sobre los que no había recaído una concordancia en los resultados de las valoraciones anteriores, se facilitaba la posibilidad de llegar a un acuerdo en tan importante materia.

Esto ocurría a mediados del mes de febrero del pasado año, en que quedaron suspendidas estas negociaciones.

En términos generales, puede recurrirse a diversos sistemas para la valoración de los servicios que tratan de municipalizarse, cuando llegue el momento de tener que indemnizar a las Compañías concesionarias, bien por haber llegado a un acuerdo previo para su adquisición o bien por encontrarse el expediente de municipalización en su fase de expropiación.

Primer sistema. — Valoración del activo ferroviario, con las depreciaciones que correspondan por los años de vida que resten a la concesión y al estado de conservación en que se encuentre dicho patrimonio.

Este sistema de valoración sólo puede usarse como punto de comparación con las cifras que se

obtenzan por otros procedimientos, ya que tratándose de adquirir unos bienes que no son negociables, pues su adquisición obliga a mantenerlos para prestar con los mismos un servicio de carácter público imprescindible, aquel valor físico que pueda resultar por este sistema cae por su base, cualquiera que sean las cifras resultantes. Es como si, por ejemplo, el Estado, en un momento de dificultades económicas, quisiera obtener recursos pignorando un Museo con todas las obras de arte existentes en el mismo, cuyo valor intrínseco sería seguramente incalculable, pero cuyo valor real es nulo si el que adquiere dicho Museo viene obligado a conservarlos como tal sin poder enajenar ni vender ninguna de las obras de arte contenidas en dicho Museo.

No obstante, este sistema de valoración ha sido aplicado a lo largo de los estudios que se vienen realizando para calcular el valor activo de las Compañías del Gran Metropolitano y de las Compañías de Transporte por la superficie (tranvías, autobuses y trolebuses), cuyas valoraciones obran entre los antecedentes consultados por la Comisión.

Segundo sistema. — Valoración a base del promedio de cotización que hayan podido tener las acciones representativas del capital de estas empresas durante los últimos cinco años. Este sistema de valoración se considera más cerca de la realidad que el anterior, sobre todo si este promedio se calcula haciendo un cálculo algebraico y no aritmético, es decir, tomando en consideración para cada tipo de cotización el valor nominal de las acciones contratadas en cada transacción.

Tercer sistema de valoración. — Rescate; o sea calcular el precio que tendría que abonar el Ayuntamiento si haciendo uso de las facultades que le otorga el Convenio de Explotación vigente, por lo que se refiere a las líneas superficiales y por extensión a los Metropolitanos, quisiera rescatar la totalidad de estos servicios, en cuyo caso el precio del rescate se calcularía de acuerdo con lo que resulte del cálculo de los tres sumandos previstos en el repetido Convenio de Explotación, que son:

1.º Valor, en el día del rescate, de la parte no amortizada de los materiales y bienes hoy día no revertibles.

2.º Valor, en el día del rescate, de las anualidades de amortización que queden pendientes correspondientes a los gastos de primer establecimiento efectuado por las Compañías con poste-

rioridad a la firma del convenio, con motivo de las modificaciones o implantación de nuevas líneas que se hayan llevado a cabo hasta la fecha del rescate, cuya amortización se fija en veinte años, a partir de la fecha en que hayan sido puestas en servicio las nuevas instalaciones.

3.º Valor, en el día del rescate, de los productos que dejen de obtener las Compañías, calculados a base del promedio que resulte de los cinco balances anteriores a la fecha de la notificación de rescate.

Cuarto sistema de valoración. — Capitalización de los productos netos que puedan obtenerse por la explotación de las líneas durante el período de tiempo que quede en cada una de ellas hasta la fecha de su reversión.

Este último sistema de valoración, que sería seguramente el más acertado, tiene el inconveniente de que por venir desarrollándose los transportes urbanos desde hace varios años en régimen francamente deficitario, y sobre todo el de los tranvías desde la rebaja de las tarifas acordada a primeros del año 1951, daría resultados francamente negativos para esta valoración, por lo que tendrá que recurrirse a fijar previamente una hipótesis de cálculo a base de suponer que, con las mejoras que en cada uno de los sistemas de transporte han de introducirse y con un reajuste de tarifas los resultados deficitarios actuales puedan cambiar de signo y transformarse en beneficios positivos.

Sin embargo, este sistema lo consideramos peligroso, pues al tener que fijar aquellas hipótesis, podría llegarse a cifras importantes, y después la realidad demostrar que aquellas hipótesis no eran acertadas.

Creemos que, a pesar de todo, la Comisión encargada de efectuar cuantos estudios sean precisos en la tramitación del expediente de adquisición o expropiación, según se acuerde en el momento oportuno, tendrá que realizar los cálculos correspondientes a los cuatro sistemas de valoración anteriormente expuestos, a fin de que el Ayuntamiento tenga los mejores elementos de juicio posibles para la determinación del precio que, en definitiva, haya de fijarse como indemnización a las Compañías concesionarias, si ha de llegarse a la expropiación de las mismas, o bien del precio que habrá que dar a las acciones representativas del capital de las mismas, si se desea que, con anterioridad a la municipalización, el Ayuntamiento entre en posesión de estas Compañías.

No están todavía ultimados los cálculos correspondientes a cada sistema de valoración ni

para cada empresa de transportes, pues, como debe suponerse, son muy difíciles y laboriosos, pero a la vista de los que están ejecutados, puede afirmarse que, en conjunto, el Ayuntamiento deberá abonar unas cantidades que no deferirán mucho de la cifra de 350.000,000 de pesetas, la cual representará el importe del primer capítulo del Presupuesto de gastos a que antes nos hemos referido.

CAPÍTULO II

Ampliaciones y mejoras en las redes

Este capítulo podría cifrarse con bastante exactitud a base de los proyectos detallados de las líneas que tratan de construirse, tanto subterráneas como de superficie. Pero obligaría al desarrollo de dichos proyectos, trabajo bastante lento y, en definitiva, expuesto a errores por variaciones en los precios en la fecha de su realización. Por ello se ha preferido hacer un simple tanteo a base de unos precios medios por kilómetro de línea doble, incluido en este precio medio material móvil, subcentrales, cocheras, etc.

Estos precios medios, con un margen de prudencia y de acuerdo con los costes actuales, pueden estimarse como sigue:

	Pesetas
Por kilómetro de línea Metropolitano . . .	50.000,000
Por kilómetro de línea de tranvías nueva . .	5.000,000
Por kilómetro de línea de tranvías reconstruida	2.000,000
Por kilómetro de línea de trolebuses	2.000,000
Por kilómetro de línea de autobuses	1.000,000

En estas condiciones se han valorado las líneas que figuran en los planos que constituyen el anejo n.º 2 de esta Memoria, de cuyas valoraciones se obtiene el siguiente resumen general, cuya cifra total representa el importe del capítulo II, del Presupuesto de gastos que estamos comentando.

Líneas:	Pesetas
Red de Metropolitano	2,225.000,000
Tranvías nuevos	119.000,000
Tranvías reconstruidos.	192.000,000
Trolebuses	50.000,000
Autobuses	160.000,000

Importe total del cap. II. 2,746.000,000

El Presupuesto total de los gastos, resulta el siguiente:

	Pesetas
Cap. I : Adquisición por compra o expropiación de las actuales concesiones . .	350.000,000
Cap. II : Ampliaciones y mejoras en las redes	2,746.000,000
Total.	3,096.000,000

Un gasto de tal importancia sólo puede realizarse a base de un Presupuesto extraordinario, formulado exclusivamente para este plan, y cuyos ingresos se nutran principalmente del producto de una emisión de Deuda especialmente creada a estos fines, y, en cuanto sea posible, de otros ingresos por mejoras de los terrenos enclavados en las zonas afectadas. De otra parte, en el Presupuesto ordinario deberá figurar, en gastos, la correspondiente partida para garantizar el pago de los intereses y amortización de la parte puesta en circulación de la Deuda especial de Transportes, creada para la realización del plan, cuyas características se concretarán en el momento oportuno, con la superioridad que las tiene que autorizar y, en ingresos, la previsión que los sobrantes de explotación puedan rendir anualmente.

CAPÍTULO V

SISTEMA DE EXPLOTACIÓN

El art. 168 de la vigente Ley de Régimen local especifica, en su extremo b, que en la Memoria que ha de redactarse para la municipalización de un Servicio «debe determinarse el sistema de administración del Servicio, entre los previstos por dicha Ley», la cual, en su art. 167, señala como sistemas que pueden seguirse, «los de gestión directa, con o sin órgano especial de administración, en forma de empresa privada, y en régimen de empresa mixta, por concurso o mediante participación de particulares en el capital, por suscripción de acciones».

En el caso que nos ocupa, o sea en el de la municipalización de los transportes urbanos subterráneos y de superficie, teniendo el Ayuntamiento que gestionar la adquisición de los actuales propietarios de dichos transportes de sus concesiones respectivas a base de la valoración que previamente se establezca de común acuerdo ha de desecharse, desde luego, el establecer un contrato de arrendamiento de la explotación de los actuales poseedores, tal como parece ser la pretensión de estos últimos, incluso haciendo jugar en el precio de adquisición el valor que pudiese asignarse a un contrato de explotación duradero hasta el año 1984, en el que, en virtud de los convenios hoy vigentes, han de revertir al Ayuntamiento la totalidad de las líneas de transporte de superficie (tranvías, autobuses y trolebuses).

Por estos motivos, creemos que también debe de eliminarse el sistema de concurso para la aso-

ciación de los elementos extraños a la Corporación, en la explotación de los transportes municipalizados, por lo que sólo queda como solución aplicable la de gestión directa, si bien mediante la creación de una empresa que pueda actuar con la mayor autonomía posible, aunque de momento el Ayuntamiento tenga que organizarse y prepararse adecuadamente para poder llevar a cabo una perfecta explotación, la cual si bien para los transportes subterráneos no tiene una gran complejidad, en cambio para los de superficie será preciso acoplar a la empresa municipal de transportes elementos competentes que puedan colaborar al mejor éxito del nuevo sistema, sobre todo en los primeros años de explotación municipalizada.

La empresa que a tal efecto ha de constituirse, no hay inconveniente que adquiera el carácter de empresa mixta, aunque limitando este aspecto a la simple participación de particulares en el capital, siempre en proporción minoritaria. Este sistema disminuiría bastante el esfuerzo económico que el Ayuntamiento ha de realizar para obtener los fondos necesarios para la ejecución del plan, y permitiría asociar a la empresa, elementos valiosos que puedan aportar con su colaboración una preparación técnica que, desde luego, en los primeros años de la explotación municipalizada, serían muy estimables. La Comisión entiende que este último sistema es el más recomendable, y a estos efectos, y de conformidad con lo que prescriben los arts. 172 y 163 de la Ley de Régimen local, se redactará el correspondiente proyecto de estatutos que deberán regir para la empresa mixta, en el que también se especificarán las tarifas del servicio, forma de calcularlas y revisarlas y condiciones para su aplicación, dándose con ello cumplimiento a lo que prescribe el apartado b, del art. 168 de la Ley.

CAPÍTULO VI

RESUMEN GENERAL

Con lo que se acaba de detallar en los capítulos anteriores, esta Comisión estima que, además de haber dado cumplimiento al encargo recibido en virtud del extremo segundo del acuerdo del Excelentísimo Ayuntamiento Pleno de 29 de octubre del pasado año, del que se acompaña una copia, queda redactada la Memoria que previene el párrafo b del art. 168 de la vigente Ley de Régimen local, de la cual se han tenido a la vista, por esta

Comisión, todos los artículos que comprenden la sección tercera de dicha Ley, relativos a la municipalización de servicios en general, de los cuales se acompaña una copia en el anejo n.º 4 de esta Memoria.

Según el contenido de los artículos a que se acaba de aludir, los Ayuntamientos, para municipalizar cualquier servicio, deben cumplir una serie de requisitos de los cuales, y al solo efecto de la redacción y tramitación de la presente Memoria, interesa detallar el art. 168, el cual en su primer extremo prescribe la necesidad de adoptar por la Corporación municipal un acuerdo inicial previa designación de una Comisión de Estudio, compuesta por Concejales y personal técnico. Este requisito ha sido cumplido por el Ayuntamiento de Barcelona al adoptar el acuerdo plenario de 29 de octubre del pasado año, por el que se designa la Comisión que subscribe, la cual, además de informar sobre diferentes aspectos de la municipalización de que se trata, ha redactado esta Memoria, de la que se indican a continuación las principales conclusiones que de la misma se derivan sobre los aspectos social, jurídico, técnico y financiero de los servicios que se pretende municipalizar, tal como prescribe el repetido art. 168 de la Ley de Régimen local.

Aspecto social. — En el cuerpo de esta memoria se justifican, con todo detalle, los motivos de carácter social que han aconsejado a la Corporación municipal la adopción del trascendental acuerdo sobre municipalización de los transportes urbanos. Deficiencias de las redes actuales, tanto en cuanto se refiere a la capacidad de transporte en relación con las necesidades de los usuarios del servicio como en lo que se refiere al inadecuado emplazamiento de la mayor parte de las líneas, habida cuenta de las perturbaciones que, para el tráfico general de la ciudad, representa la existencia de alguno de estos medios de transporte, especialmente de los tranvías en determinadas vías públicas de Barcelona. De una parte, los ciudadanos de Barcelona se encuentran deficientemente servidos en cuanto a lo que a medios de traslado de unos sectores a otros de la ciudad se refiere, y de otra parte, las empresas concesionarias de los servicios, ante el desorbitado aumento que han sufrido la mayor parte de los elementos que integran los servicios, se encuentran imposibilitados de poder dar a éstos las condiciones mínimas exigidas por la demanda de los viajeros, por no permitir la escasez de los ingresos propios del servicio los grandes desembol-

sos económicos que su perfecto acondicionamiento exigiría, salvo que hubiese la posibilidad de aumentar los tranvías en la proporción necesaria, para que aquellos aumentos de gastos quedasen debidamente compensados. Y es indudable que las especiales circunstancias económicas porque atraviesa hoy la vida ciudadana no aconsejan el agravar más todavía estas dificultades, mediante el encarecimiento de un servicio tan indispensable como el de los transportes urbanos.

En estas condiciones sólo cabría una solución, cual es la de ayudar a dichas empresas para que puedan obtener los recursos necesarios para afrontar el problema mediante subvenciones o auxilio económico, cuya cuantía sería difícil de apreciar, por lo que el Ayuntamiento de Barcelona ha entendido que la solución que más garantía ofrece para salvaguardar los intereses del erario municipal es la de municipalizar dichos transportes, con lo cual todos aquellos gastos que pueden ocasionarse serían hechos sobre unos servicios y unas instalaciones que ya habrían pasado a formar parte del Patrimonio municipal. Todo ello, sin perjuicio de que inicialmente y para alguna de las líneas de transporte, especialmente los tranvías, se adopte una solución provisional de ayuda económica, hasta tanto que la Corporación municipal se encuentre en condiciones de tomar a su cargo la explotación de dicho medio de transporte.

Estas condiciones que se refieren al aspecto social de la cuestión, pueden resumirse como sigue:

Que es indudable la necesidad de proceder a la inmediata municipalización de los servicios de transportes subterráneos metropolitanos, sin perjuicio de una intervención municipal adecuada en los servicios de transporte por superficie que permita a éstos salir del colapso en que se encuentran a base de unas ayudas económicas, lo que al mismo tiempo facilitará enormemente la municipalización de aquéllos y permitirá al Ayuntamiento adquirir la experiencia necesaria para hacerse cargo de la explotación del conjunto con un máximo de garantía de éxito, tanto en el aspecto técnico como en el económico y social, de cara a los intereses de los usuarios de estos servicios.

No obstante, ante la conveniencia de amoldar la red de transportes de superficie a las necesidades que han de satisfacer, en perfecta coordinación con la red de metropolitanos, y compensar, en lo que se estime justo, el perjuicio que esta última ha de producir a la explotación de la red super-

ficial, evitándose al mismo tiempo los obstáculos que estos perjuicios pudiesen ofrecer a la municipalización de la de subterráneos, el Ayuntamiento, al municipalizar los servicios de transportes urbanos subterráneos, deberá acordar extender dicho régimen a los transportes de superficie, en las siguientes condiciones:

a) La municipalización de los subterráneos deberá representar su inmediata incautación por el Ayuntamiento, previo pago del precio que por su adquisición se convenga con los actuales concesionarios, para encomendar la explotación de las líneas actuales y de las que sucesivamente se vayan construyendo al organismo municipal que a tal efecto se creará.

b) En los transportes de superficie, si bien debe quedar desde ahora fijado el precio de la municipalización, tanto su incautación como su explotación por el citado Organismo, debe diferirse hasta tanto se termine y ponga en explotación la primera etapa del plan de ampliación de subterráneos, estableciéndose durante dicho período un régimen transitorio de intervención y ayuda económica municipal, durante el cual la explotación continuará a cargo de la actual empresa, contabilizándose todas las aportaciones y ayudas económicas realizadas por el Ayuntamiento, como pagos a cuenta del precio que, desde el primer momento, se habrá convenido con aquélla.

Aspecto jurídico. — Por lo que se refiere a este aspecto, cabe señalar que cumpliendo como se cumplen las prescripciones señaladas por la vigente Ley municipal, el Ayuntamiento de Barcelona se encuentra, desde luego, capacitado jurídicamente para llevar adelante la municipalización proyectada de los transportes urbanos de la ciudad, cuya municipalización, acogiéndose a las diferentes modalidades que previene dicha legislación, entiende el Ayuntamiento de Barcelona que debe hacerse, previa expropiación o adquisición de las empresas actuales y adoptándose para la prestación de los servicios el régimen de empresa mixta que autoriza el art. 176 de la vigente Ley municipal, a cuyo efecto esta Comisión propondrá, en el momento oportuno, la adopción del correspondiente acuerdo municipal con arreglo al procedimiento señalado en el art. 163 de la propia Ley, pudiendo especificarse, desde luego, que la participación que se reserve en dicha empresa a los particulares será siempre minoritaria y se obtendrá únicamente mediante suscripción de

acciones de la empresa que, a estos efectos, se constituya.

Otro de los aspectos jurídicos que han de quedar desde ahora determinados es el de que la municipalización proyectada lo será en régimen de monopolio, y que, por consiguiente, una vez aprobada la Memoria por la superioridad, no deberá darse curso a ninguna nueva petición de concesión que sobre transportes urbanos pudiera presentarse ante los organismos competentes del Estado.

Dentro del mismo aspecto jurídico, y como trámite previo a la constitución de la empresa mixta a que nos venimos refiriendo, será preciso que el Ayuntamiento adquiera previamente los bienes de las actuales empresas concesionarias necesarios para la continuación de los servicios, a fin de poderlos aportar a la citada empresa mixta a más del capital necesario para la realización de las obras de ampliación y mejora de las redes en la parte en que la Corporación municipal se haya reservado para sí. Esta adquisición puede realizarla el Ayuntamiento, o bien por gestión directa o bien siguiendo los trámites de expropiación forzosa. Sobre este particular, la Comisión ha entendido que, existiendo desde hace cerca de dos años unas conversaciones entre el Ayuntamiento y las empresas, para preparar dichas adquisiciones, y dado el estado de adelanto de las mismas y el buen espíritu de cordialidad en que siempre se han desarrollado, no debería de abandonarse este camino, sin perjuicio de que, para evitar el que las empresas pudiesen adoptar una posición de intransigencia en alguno de los múltiples aspectos a tratar e incluso en el de la cifra justa que deba fijarse, se adopte por la Corporación municipal el correspondiente acuerdo, para iniciar el expediente de expropiación forzosa de dichos bienes, como consecuencia del de municipalización de los transportes ya adoptado por el Excelentísimo Ayuntamiento Pleno, en sesión del día 29 de octubre próximo pasado.

Aspecto técnico. — Del examen de las consideraciones que se hacen en el cuerpo de esta Memoria y de los anejos que se acompañan, especialmente de los planos que, como descripción de las redes actuales y futuras constituyen algunos de ellos, se deduce claramente la orientación del Municipio en cuanto a este aspecto se refiere, por lo que evitamos el tener que repetir en este resumen general los mismos argumentos sentados en capítulos anteriores.

Aspecto financiero. — Es indudable que la realización de un plan de tal magnitud, y cuya cuantía en capítulos anteriores se ha fijado en principio, que ascenderá a una cantidad no inferior a 3,000 millones de pesetas, no puede ser soportada por los recursos ordinarios de un Ayuntamiento, aun a sabiendas de que su ejecución tenga lugar a lo largo de un plazo no inferior a diez años, pues aun así la cifra de los recursos económicos que hay que movilizar sobrepasa las posibilidades del Presupuesto ordinario de este Ayuntamiento, como ha sido estudiado con suficiente amplitud en el capítulo IV.

Por estos motivos se ha de pensar, como se ha pensado, en la formación de un Presupuesto extraordinario especialmente dedicado a este objeto, y cuyo Presupuesto de ingresos tendrá que nutrirse principalmente de los productos líquidos de una emisión de Deuda especialmente creada para este asunto, y, en cuanto sea posible, con otros ingresos producidos por la contribución de mejoras que pueda imponerse a los terrenos enclavados en las zonas afectadas. En el momento

oportuno, la Comisión Municipal de Hacienda procederá al estudio y redacción del citado Presupuesto extraordinario, a fin de que pueda darse al mismo la tramitación prevista en la Legislación vigente.

Por todo lo anteriormente expuesto, los suscritos, componentes de la Comisión de Estudio que para la municipalización de los transportes urbanos de Barcelona fué creada por acuerdo del Excmo. Ayuntamiento Pleno de 29 de octubre de 1951, estiman haber cumplido el honroso encargo que en dicho acuerdo se les hizo, y esperan que la presente Memoria, con todas las modificaciones y ampliaciones que puedan sugerirse a la vista de lo que sobre la misma puedan opinar, en primer lugar la Corporación municipal y más tarde los particulares, y, especialmente, las empresas concesionarias actuales, podrá, en su día, obtener la aprobación del Gobierno, y con ello permitir al Ayuntamiento de Barcelona la realización de tan magno proyecto.

Barcelona, 30 de enero de 1952.

ANEJO N.º 1

REDES ACTUALES

Se trata de los planos de las redes actuales, planos del Anejo n.º 2, razón por la cual no han las cuales pueden adivinarse, también, en los sido reproducidos aquí aquellos planos.

ANEJO N.º 2

REDES FUTURAS

Corresponden a los planos adjuntos, relativos a Metros, Tranvías, Autobuses y Trolebuses.

ANEJO N.º 3

COPIA DEL ACUERDO DEL EXCMO. AYUNTAMIENTO PLENO DE 29 DE OCTUBRE DE 1951

«La creciente intensidad de la circulación en nuestra ciudad ha planteado y agrava de día en día un problema de tráfico que necesita solución. Ésta no puede limitarse a superar las dificultades actuales, sino además ha de salir al paso de las que seguramente se producirán en futuro próximo. Y para obtenerla y adoptarla, debe tenerse muy en cuenta la experiencia de otras ciudades que en su crecimiento se hayan hallado o se hallen con dificultades análogas a las que en Barcelona se dan ya o se prevén para próximamente.

Es indudable que la intensidad del tráfico en nuestras vías ciudadanas está llegando al máximo de la capacidad de muchas de ellas, y lo ha alcanzado ya en algunas de las más céntricas e importantes. Y, además, es fatal el aumento de la circulación al compás del crecimiento de la ciudad y de la intensificación de sus actividades industriales y comerciales. Por ello resulta necesario acudir a la circulación o tráfico subterráneo, el cual en otras ciudades ha resuelto el problema para un largo período de tiempo. En Barcelona, hasta el presente, se ha implantado esta clase de tráfico con verdadera parquedad, y su explotación

ha venido distando mucho de ser tratada y cuidada como requiere un servicio público de esta clase. A pesar de lo cual, la afluencia de pasajeros a servirse de las líneas ha venido aumentando, y en los últimos tiempos experimenta una mayor incrementación.

Desprendiéndose de lo dicho la necesidad de intensificar el transporte subterráneo de pasajeros, es también patente el hecho de que no existe iniciativa privada suficiente para emprender y realizar las obras e instalaciones correspondientes a tal necesidad. Las causas de esta inexistencia son complejas y se relacionan sin duda con la limitación de perspectivas que el transporte urbano ofrece hoy a las empresas, desde el punto de vista mercantil; limitación correlativa al creciente interés que el dominio y control de dicho transporte ofrecen a la Administración Pública.

Nuestra ciudad necesita, pues, una red subterránea que permita el transporte rápido, cómodo y económico de las masas, cada vez mayores, de público que de unos puntos a otros se desplaza. La necesidad es también de día en día más urgente, y llegará a ser angustiosa si en un plazo

breve no se la atiende. Y la obra, a saber, la construcción e instalación de una completa red metropolitana, debe ser acometida hoy por el Ayuntamiento. Debe ser acometida por esta Corporación, ya que de un lado no es lo bastante atractiva para las empresas industriales privadas, y de otro, su condición de vital para la ciudad aconseja que el dominio de dicha red sea de la ciudad misma.

Debe, por tanto, emprenderse la obra con la condición de municipal, es decir, con municipalización del servicio a que corresponde.

La Ley vigente sobre Régimen y Administración local, en sus arts. 164 y siguientes, prevé los trámites que deben seguirse para implantar la municipalización de servicios. Procede, en congruencia con lo expuesto y en virtud de aquellos preceptos, adoptar como previo, y para la municipalización del servicio de transportes subterráneos, el acuerdo de constituir la Comisión a que se refiere el art. 168 de la citada Ley. Esta Comisión estudiará las condiciones de dicha municipalización, su carácter de monopolística, su extensión, la procedencia de expropiar o no servicios análogos, anexos o complementarios, la forma de prestar el servicio municipalizado y, en fin, cuantas cuestiones se susciten con relación inmediata al caso.

Fijará especialmente su atención en si debe la municipalización extenderse o no a los transportes colectivos de superficie, los cuales pueden que-

dar intensamente afectados por el tráfico subterráneo urbano, y estudiará, en su caso, las condiciones en que la extensión tendría lugar.

Y la parte dispositiva del acuerdo, copiada asimismo literalmente, es la que sigue:

"1.º Que la proposición se declare urgente.

2.º Que iniciándose con este acuerdo el expediente para la municipalización del servicio de transportes subterráneo de pasajeros, se constituya, conforme el art. 168 de la vigente Ley de Régimen local, una Comisión de estudio, constituida por las siguientes personas: Tenientes de Alcalde delegados de Transportes, Obras Públicas y Hacienda, el Ingeniero jefe de la Agrupación de Vialidad y el Jefe de la Sección de Hacienda del Ayuntamiento.

3.º Que esta Comisión, que será presidida por el Teniente de Alcalde delegado de Transportes, estudie y proponga a la mayor brevedad lo que a su juicio sea conveniente, en orden a la municipalización de los transportes urbanos subterráneos, a la extensión de tal régimen a los de superficie, a la expropiación o no de empresas existentes y a cuanto deba, a su juicio, ser estudiado en el caso, y redacte la Memoria a que se refiere el párrafo b del últimamente citado artículo, comprensivo de sus aspectos social, jurídico, técnico y financiero.

4.º Que todo ello va sin perjuicio de ulteriores trámites y de la decisión de la Corporación municipal, que en su día se adoptará."

ANEJO N.º 4

Ley de Régimen local

Sección tercera

MUNICIPALIZACIÓN DE SERVICIOS

Art. 164. 1. Los Municipios podrán explotar directamente servicios de naturaleza mercantil, industrial, extractiva, forestal o agrícola que sean de primera necesidad o utilidad pública y se presten dentro del término municipal, en beneficio de sus habitantes.

2. La municipalización de servicios podrá hacerse sin monopolio y con monopolio.

Art. 165. 1. Podrán municipalizarse sin monopolio los establecimientos de suministros de artículos alimenticios o de primera necesidad, como hornos, tablas, panaderías y otros similares; las

viviendas, los pósitos, las instituciones de crédito y ahorro; los espectáculos públicos y otros análogos.

2. Podrá municipalizarse una farmacia en Municipios de población superior a diez mil habitantes, y otra, por cada cien mil o fracción en los que excedan de esta cifra de población. Se podrán facilitar medicamentos en estas farmacias municipales solamente a los inscritos en padrones de Beneficencia.

Art. 166. 1. Podrán ser municipalizados con monopolio los servicios de abastecimiento de agua,

electricidad, gas, recogida y aprovechamiento de basuras, alcantarillado, Lonjas, Mercados, Mataderos, Cámaras frigoríficas, Pompas fúnebres, y los de autobuses, tranvías, trolebuses, ferrocarriles y demás medios de transporte dentro del término municipal, así como el servicio de estaciones de autobuses.

2. El Ministro de la Gobernación podrá autorizar a los Municipios de más de diez mil habitantes la municipalización con monopolio del servicio de suministro al por mayor de carnes, pescados, leches, frutas y verduras, mediante la adquisición en firme de estos artículos o su venta en comisión.

3. Para poder municipalizar con monopolio servicios no enumerados anteriormente, será precisa autorización del Consejo de Ministros, previa audiencia del Consejo de Estado.

Art. 167. Los servicios municipalizados podrán prestarse por gestión directa, con o sin órgano especial de administración, en forma de empresa privada y en régimen de empresa mixta, por concurso o mediante participación de particulares en la capital, por suscripción de Acciones.

Art. 168. Para municipalizar un servicio es necesario :

a) Acuerdo inicial del Ayuntamiento, previa designación de una Comisión de estudio compuesta por Concejales y personal técnico.

b) Redacción, por dicha Comisión, de una Memoria relativa a los aspectos social, jurídico, técnico y financiero del servicio que se pretende municipalizar, en la que deberá determinarse el sistema de administración del servicio, entre los previstos por esta Ley y los casos en que debe cesar la municipalización, y acompañarse el Proyecto de tarifas del servicio, las cuales se fijarán teniendo en cuenta que, sin perjuicio de la constitución de fondos de reserva y amortizaciones, será lícita la obtención de beneficios para aplicarlos a las necesidades generales del Municipio como ingreso de su Presupuesto ordinario.

c) Exposición pública de la Memoria después de ser tomada en consideración por el Ayuntamiento, y por plazo no inferior a treinta días naturales, durante los cuales particulares y entidades podrán formular observaciones.

d) Aprobación del proyecto por el Ayuntamiento con el *quorum* determinado en el art. 303.

Art. 169. 1. Recaído acuerdo de la Corporación sobre municipalización de un servicio, se elevará el expediente completo al Ministerio de la Gobernación, que resolverá en plazo de tres meses. Si debiera intervenir el Consejo de Ministros, el plazo para resolver será de seis meses.

2. Si se solicitase dictamen del Consejo de Estado, no se computará el tiempo invertido en evacuar la consulta.

Art. 170. Todo acuerdo de municipalización que requiera expropiación de empresas lleva aneja la declaración de utilidad pública y la necesidad de ocupación de los bienes afectos al servicio.

Art. 171. 1. En los casos en que se requiera la expropiación de empresas industriales o comerciales o el rescate de concesiones, se dará aviso, con seis meses de anticipación por lo menos, a los interesados.

2. Para fijar el valor de lo expropiado el Ayuntamiento formulará propuesta, y si ésta no fuere aceptada, resolverá el Ministro de la Gobernación, previos los dictámenes periciales que estime pertinentes, y que deberán tener en cuenta la cotización, si la hubiere, de las Acciones en el último año, o la capitalización al 5 por 100 del promedio de los dividendos repartidos o de las utilidades obtenidas en el último quinquenio, y el tiempo que faltare para expirar las concesiones.

3. Contra la decisión del Ministro podrá interponerse recurso contencioso administrativo.

4. Si la municipalización cesare en el plazo de diez años, por los particulares o las empresas expropiadas podrán ejercitarse los derechos de tanteo y retracto, conforme al Código civil, sobre los bienes que les hubieren sido expropiados.

Art. 172. 1. Los servicios municipalizados podrán ser prestados por gestión directa a cargo de funcionarios y agentes municipales dependientes en su actuación de las normas y decisiones que, en el ejercicio de su competencia, puedan adoptar el Ayuntamiento, la Comisión Permanente o el Alcalde, de conformidad con lo dispuesto en el acuerdo de municipalización aprobado por el Ministerio.

2. Esta modalidad podrá aplicarse a los servicios de abastecimiento de agua, alcantarillado, Mercados, Mataderos, Cementerios, recogida y aprovechamiento de basuras, y farmacias municipales.

Art. 173. 1. Para los demás servicios de naturaleza mercantil o industrial en que se acuerde la explotación directa, habrá de constituirse un Consejo de Administración, que será presidido por un Concejál.

2. A propuesta de dicho Concejo, el Alcalde designará el Gerente.

Art. 174. 1. El servicio tendrá hacienda especial, nutrida por el producto de la prestación, por las cantidades consignadas para tal fin en el

Presupuesto municipal y por las subvenciones o auxilios que se recibieren.

2. Los fondos necesarios para el establecimiento del servicio podrán obtenerse con cargo a los créditos que figuren en los Presupuestos ordinarios o en los extraordinarios.

3. La contabilidad de los servicios prestados por gestión directa se llevará con independencia de la general del Municipio, debiendo publicarse los balances y las liquidaciones.

4. La liquidación de las pérdidas se hará en la forma prevista en el acuerdo de establecimiento. Con cargo a las ganancias se constituirán obligatoriamente fondos de reserva en la cuantía que establezcan los Reglamentos.

Art. 175. 1. En los casos de municipalización en forma de empresa privada, habrá de adoptarse una de las formas de sociedad mercantil de responsabilidad limitada. La sociedad se constituirá y actuará conforme a las disposiciones legales mercantiles, y en la escritura de constitución deberá constar el capital aportado por la entidad municipal, la forma de constituir el Consejo de administración y la determinación de quienes tengan derecho a emitir voto representando al capital social.

2. Cuando las pérdidas, si las hubiere, excedan de la mitad del capital social, será obligatoria la disolución de la sociedad, y el Ayuntamiento resolverá sobre la continuidad de la prestación del servicio y la forma de ésta.

Art. 176. 1. Para la implantación y explotación de los servicios de naturaleza industrial o mercantil podrán los Ayuntamientos utilizar la forma de empresa mixta.

2. El acuerdo habrá de adoptarse conforme al procedimiento señalado en el art. 163, determinándose si la participación de los particulares ha de obtenerse únicamente por suscripción de Ac-

ciones de la empresa que se constituya o previo concurso en que los concursantes formulen propuestas respecto a la cooperación municipal y a la particular en la futura entidad, fijando el modo de constituir el capital social y la participación que se reserve el Municipio en la dirección de la empresa mixta y en sus posibles beneficios o pérdidas y demás particulares que figuren en la convocatoria.

3. Los Municipios podrán aportar exclusivamente la concesión o también bienes, instalaciones y capital. Las estipulaciones de constitución de la empresa constarán en la escritura pública, en la que en todo caso se consignarán las facultades reservadas a quienes representen en la empresa a la entidad municipal, así como los casos en que proceda la disolución.

Art. 177. En las empresas mixtas la responsabilidad económica del Municipio se limitará a lo que expresamente se haga constar en la escritura social.

Art. 178. Los actos de gestión del servicio, en sus relaciones con los usuarios, estarán sometidos a las normas de los Reglamentos del propio servicio, y, en defecto de éstos, a la legislación general.

Art. 179. Las tarifas de los servicios municipalizados requerirán la aprobación del Ministerio correspondiente.

Art. 180. La sola circunstancia de estar adscrita una persona a un servicio municipalizado no le confiere condición de funcionario del respectivo Municipio.

Art. 181. Si la municipalización de un servicio afecta a varios términos municipales, deberán adoptar el acuerdo los Ayuntamientos respectivos, salvo que se decretare la Agrupación forzosa, en cuyo caso incumbirá determinar la forma de prestación del servicio a sus órganos de autoridad.

APÉNDICE A LA MEMORIA

Con el examen de los documentos que componen la Memoria general, se pueden tener los elementos de juicio necesarios para conocer el alcance de la Municipalización proyectada, y, desde luego, quedan cumplidos los requisitos exigidos por la vigente Ley de Régimen Local para la incoación y tramitación del expediente respectivo; sin embargo, y a los solos efectos de la información pública abierta sobre esta Memoria, se ha creído conveniente por la Comisión que la ha redactado, ampliar dicho documento con un apéndice en el que se aclaren y detallen, en lo posible, el contenido de los planos que constituyen el Anejo n.º 2, en los que se ha intentado expresar, de una manera gráfica, la futura constitución de las redes de líneas metropolitanas y de superficie que han de resolver el problema de los transportes urbanos en un conjunto armónico y coordinado.

Es muy difícil que esta representación gráfica de las futuras redes, proyectadas sobre unos planos de escala reducida, como obliga la reproducción de los mismos en esta Memoria, sea lo suficientemente clara para que baste el simple examen de estos planos para conocer con exactitud el conjunto y el detalle de los nuevos servicios, y por ello, vamos a tratar de aclarar en este apéndice los puntos de vista sustentados por la Comisión para llegar a la formación de dichos planos.

Hoja n.º 1. — LÍNEAS METROPOLITANAS

De todos los planos, este es el más sencillo de interpretar y de comprender, por su mayor simplicidad y por quedar expresados en diversos co-

lores las sucesivas etapas que se han de seguir en su desarrollo.

Limitándonos de momento a las líneas que constituyen la primera etapa, se ve que, una vez conseguidas, se podrán explotar las siguientes líneas:

Línea I. — LESSEPS - RAMBLAS - ATARAZANAS - MARQUÉS DEL DUERO.

Línea II. — SARRIÁ - PLAZA DE CATALUÑA - VERGARA - URQUINAONA - CORREOS - ESTACIÓN DE FRANCIA - PRINCESA.

Línea III. — AVENIDA DEL TIBIDABO - GRACIA : Diagonal, Paseo de Gracia, Ramblas, etc. Provenza, Plaza de Cataluña, Urquinaona, etc.

Línea IV. — HOSPITALET - SANS - PLAZA DE CATALUÑA - URQUINAONA - MARINA - CIOT - SAN ANDRÉS.

Línea V. — MERIDIANA - NAVAS DE TOLOSA - HORTA (TRAVESERA).

Línea VI. — LAS CORTS - TRAVESERA - DIAGONAL - CÓRCEGA - SAGRADA FAMILIA - HOSPITAL DE SAN PABLO - NAVAS DE TOLOSA.

Con este conjunto de líneas, y sus posibles combinaciones mediante transbordo, quedan perfectamente ligadas entre sí, y en el centro de la ciudad, las barriadas de Sans, Las Corts, Sarriá, Gracia, San Gervasio, Horta y San Andrés.

En cuanto a las nuevas líneas, correspondientes a las etapas posteriores, se considera inútil el aclarar el sentido del plano inserto en la Memoria, pues de su simple examen se deducen las líneas que podrían establecerse, y, sobre todo, porque se está todavía muy lejos del momento de su implantación.

Hoja n.º 2. — LÍNEAS DE TRANVÍAS

Con la supresión de las vías existentes en las Ramblas, Paseo de Gracia, calles Mayor de Gracia, Fontanella y Pelayo, en una primera etapa, y de las de Lauria, Muntaner, República Argentina, Plaza de la Bonanova y Paseo de San Gervasio, en una segunda etapa, y de calle de Sans y Collblanch, Carretera de la Bordeta y Avenida de Icaria, a la última etapa, quedarán afectadas, total o parcialmente, los siguientes servicios actuales :

Servicio n.º 12. — PLAZA DE SARRIÁ - PLAZA DE BORRÁS.

Servicio n.º 20. — PARALELO - PLAZA DE LESSEPS.

Servicio n.º 22. — PLAZA DE CATALUÑA - PEDRALBES.

Servicio n.º 23. — PLAZA DE CATALUÑA - PLAZA DE LA BONANOVA - PLAZA DE CATALUÑA - CIRCUNVALACIÓN.

Servicio n.º 24. — ATARAZANAS - ESCORIAL.

Servicio n.º 25. — PLAZA DE CATALUÑA - NUESTRA SEÑORA DEL COLL.

Servicio n.º 26. — PLAZA DE CATALUÑA - PENITENTES.

Servicio n.º 33. — ATARAZANAS - COLLBLANCH.

Servicio n.º 36. — PUEBLO NUEVO - PLAZA DE ESPAÑA.

Servicio n.º 50. — SANS - PLAZA DE LESSEPS.

Servicio n.º 52. — PUEBLO NUEVO - BORDETA.

Servicio n.º 58. — PLAZA DE PALACIO - PLAZA DE LA BONANOVA.

Servicio n.º 62. — PARALELO - ROGENT.

Servicio n.º 63. — ROGENT - SANS.

Servicio n.º 64. — BARCELONETA - PEDRALBES.

El recorrido actual de estos servicios es de 180,500 metros, que hay que sustituir por otros servicios. Para ello, y aparte de las nuevas líneas de autobuses que se detallarán en el epígrafe siguiente, se propone establecer nuevos servicios tranviarios mediante la construcción de algunas líneas de tranvías en diversas calles detalladas en los planos y especificadas en el cuerpo de la Memoria.

Con estas ampliaciones, y la puesta en práctica de otras cuyas concesiones ya están en trami-

tación, y algunos desplazamientos por direcciones únicas o conveniencia urbanas, se obtiene la nueva red tranviaria sobre la cual se podrán establecer, a medida que las necesidades de los servicios y las posibilidades de material lo permitan, los siguientes nuevos servicios :

Servicio n.º 29. — Igual que en la actualidad (5,825 metros).

Servicios n.º 30 y 38. — PLAZA DE PALACIO - PLAZA DE ROVIRA (8,750 metros) :

Ida. — Plaza de Palacio, Avenida del Marqués de La Argentera, Paseo de Martínez Anido, Salón de Víctor Pradera, Paseo de San Juan, Plaza de Tetuán, Avenida de José Antonio, Gerona, Córcega, Menéndez y Pelayo, Providencia y Plaza de Rovira.

Vuelta. — Torrente de las Flores, Bailén, Ronda de San Pedro, Salón de Víctor Pradera, Paseo de Martínez Anido, Avenida del Marqués de La Argentera y Plaza de Palacio.

Servicio n.º 36. — PLAZA DE ESPAÑA - PASEO DEL TRIUNFO (13,800 metros) :

Ida. — Plaza de España, Marqués del Duero, Paseo de Colón, Paseo de Isabel II, Avenida del Marqués de La Argentera, Paseo de Pujadas, Buenaventura Muñoz, Pallars, Álava, Taulat, Paseo del Triunfo y Wad-Ras.

Regreso por Wad-Ras, y el resto, igual.

Servicio n.º 39. — PLAZA DE PALACIO - PLAZA DE ROVIRA (7,950 metros) :

Ida. — Plaza de Palacio, Avenida del Marqués de La Argentera, Paseo de Martínez Anido, Salón de Víctor Pradera, Roger de Flor, Escorial, Providencia y Plaza de Rovira.

Vuelta. — Plaza de Rovira, Torrente de las Flores, Bailén, Ronda de San Pedro, Paseo de Martínez Anido y Plaza de Palacio.

Servicio n.º 45. — PLAZA DE PALACIO - HORTA (12,400 metros) :

Ida. — Plaza de Palacio, Avenida del Marqués de La Argentera, Paseo de Martínez Anido, Salón de Víctor Pradera, Roger de Flor, Mallorca, Meridiana, Navas de Tolosa, Plaza de Maragall y Plaza de Ibiza.

Vuelta. — Plaza de Ibiza, Plaza de Maragall, Navas de Tolosa, Meridiana, Valencia, Nápoles, Carretera de Ribas, Roger de Flor, Paseo de Pujadas, Paseo de Martínez Anido y Plaza de Palacio.

(Nota. — Durante el verano esta línea se prolongará hasta la Barceloneta.)

Servicio n.º 46. — PLAZA DE ESPAÑA - PLAZA DE IBIZA (20,000 metros) :

Ida. — Plaza de España, Avenida de José Antonio, Plaza de Tetuán, Roger de Flor, Mallorca, Dos de Mayo, Industria, Plaza de Maragall y Plaza de Ibiza.

Vuelta. — Plaza de Ibiza, Paseo de Maragall, Industria, Dos de Mayo, Valencia, Nápoles, Avenida de José Antonio y Plaza de España.

Servicio n.º 47. — TRAFALGAR - PLAZA DEL VIRREY AMAT (13,670 metros) :

Ida. — Trafalgar, Gerona, Rosellón, Dos de Mayo, Industria, Paseo de Maragall, Avenida de Borbón y Plaza del Virrey Amat.

Vuelta. — Plaza del Virrey Amat, Avenida de Borbón, Plaza de Maragall, Industria, Dos de Mayo, Rosellón, Bruch y Trafalgar.

Posteriormente, esta línea se prolongará desde la Plaza del Virrey Amat, por el Paseo de Pi y Molist y Paseo de Verdún, hasta la Carretera de Fogás de Tordera.

Servicio n.º 51. — PLAZA DE LA UNIVERSIDAD - SAN ANDRÉS (11,750 metros) :

Ida. — Plaza de la Universidad, Aribau, Consejo de Ciento, Roger de Flor, Mallorca, Meridiana y San Andrés.

Vuelta. — San Andrés, Meridiana, Valencia, Nápoles, Avenida de José Antonio y Plaza de la Universidad.

Servicio n.º 52. — PLAZA DE ESPAÑA - PUEBLO NUEVO (13,500 metros) :

Ida. — Plaza de España, Avenida de José Antonio, Nápoles, carretera de Ribas, Roger de Flor, Pallars, Pamplona, Llull y Bach de Roda.

Vuelta. — Bach de Roda, Pujadas, Álava, Pallars, Roger de Flor, Avenida de José Antonio y Plaza de España.

Servicio n.º 54. — PLAZA DE LAS GLORIAS - COLLBLANCH (13,500 metros) :

Ida. — Plaza de las Glorias, Avenida de José Antonio, Aribau, París, Plaza del Centro y Collblanch.

Vuelta. — Collblanch, Plaza del Centro, París, Urgel, Córcega, Muntaner, Avenida de José Antonio y Plaza de las Glorias.

Servicio n.º 59. — BARCELONETA - LAS CORTS (13,800 metros) :

Ida. — Barceloneta, Paseo Nacional, Paseo de Colón, Marqués del Duero, Ronda de San Pablo, Urgel, Carretera de Sarriá, Travesera de las Corts y Paseo de Carlos III.

Vuelta. — Igual.

Servicio n.º 60 E. — CIRCUNVALACIÓN - ATARAZANAS - ROGENT (10,700 metros) :

Ida. — Atarazanas, Paseo de Colón, Marqués del Duero, Ronda de San Pablo, Ronda de San Antonio, Casanova, Consejo de Ciento, Roger de Flor, Mallorca y Rogent.

Vuelta. — Rogent, Valencia, Nápoles, Carretera de Ribas, Roger de Flor, Paseo de Pujadas, Paseo de Martínez Anido, Avenida del Marqués de La Argentera, Paseo de Isabel II, Paseo de Colón y Atarazanas.

Servicio n.º 60 I. — CIRCUNVALACIÓN - ROGENT - ATARAZANAS (10,700 metros) :

Ida. — Rogent, Valencia, Nápoles, Avenida de José Antonio, Muntaner, Ronda de San Antonio, Ronda de San Pablo, Marqués del Duero, Paseo de Colón y Atarazanas.

Vuelta. — Atarazanas, Paseo de Colón, Paseo de Isabel II, Avenida del Marqués de La Argentera, Paseo de Martínez Anido, Paseo de Pujadas, Roger de Flor, Mallorca y Rogent.

Servicio n.º 66. — PLAZA DE PALACIO - SARRIÁ (13,250 metros) :

Ida. — Plaza de Palacio, Avenida del Marqués de La Argentera, Salón de Víctor Pradera, Ronda de San Pedro, Plaza de Cataluña, Ronda de la Universidad, Plaza de la Universidad, Aribau, París, Carretera de Sarriá, Paseo de Dom Bosco y calle de la Cruz.

Vuelta. — Paseo de Dom Bosco, Carretera de Sarriá, Córcega, Muntaner, Plaza de la Universidad, Ronda de la Universidad, Ronda de San Pedro, Paseo de Martínez Anido y Plaza de Palacio.

Servicios actuales. — Además de estos Servicios, podrán continuar explotándose los siguientes recorridos actuales, con simples modificaciones de detalle.

Servicio n.º 37. — AVENIDA DE JOSÉ ANTONIO - PLAZA DE MARAGALL.

Servicio n.º 48. — PLAZA DE PALACIO - CASA ANTÚNEZ.

Servicio n.º 55. — PLAZA DE ESPAÑA - BARCELONETA.

Servicio n.º 56. — PLAZA DE ESPAÑA - PLAZA DE LAS GLORIAS.

Servicio n.º 57. — PLAZA DE ESPAÑA - PLAZA DE PALACIO.

Servicio n.º 63. — PLAZA DE ESPAÑA - ROSENT.

Hoja n.º 3. — AUTOBUSES

Tal como se especifica en la Memoria, la futura red de autobuses está llamada a desempeñar un importantísimo papel en el plan definitivo de los transportes urbanos de Barcelona, pues, además de tener que sustituir a las líneas tranviarias suprimidas o afectadas por el arranque de gran parte de la red tranviaria, ha de constituir por sí sola una solución al problema del transporte superficial. Por este motivo, se ha proyectado esta red con una gran amplitud, en la forma detallada en el Plano n.º 3 del Anejo n.º 2 de la Memoria general, y cuyo detalle de líneas pasamos a enumerar. Estas líneas, a juicio de la Comisión, podrán ser las siguientes :

Línea PH. — PELAYO - HORTA (14,400 metros) :

Ida. — Pelayo, Plaza de Cataluña, Fontanella, Ronda de San Pedro, Ali-Bey, Paseo de San Juan, Provenza, Avenida de Gaudí, Industria, Paseo de Maragall y Plaza de Ibiza (Horta).

Vuelta. — Plaza de Ibiza, Paseo de Maragall, Industria, Avenida de Gaudí, Provenza, Paseo de San Juan, Ausias-March, Ronda de San Pedro, Ronda de la Universidad, Balmes y Pelayo.

Línea BE. — BONANOVA - ESTACIÓN DE FRANCIA (13,900 metros) :

Ida. — Plaza de la Bonanova, Paseo de la Bonanova, Ganduxer, Plaza de Calvo Sotelo, Avenida del Generalísimo, Paseo de Gracia, Plaza de Cataluña, Plaza de Urquinaona, Vía Layetana, Plaza de Antonio López, Plaza de Palacio y Estación de Francia.

Vuelta. — Igual, salvo Junqueras.

Línea I. — PARALELO - HOSPITAL - PLAZA DE MARAGALL (13,300 metros) :

Ida. — Paralelo, Ronda de San Pablo, Urgel, Mallorca, Lauria, Córcega, Paseo del Ge-

neral Mola, Industria, Paseo de Maragall y Plaza de Maragall.

Vuelta. — Plaza de Maragall, Paseo de Maragall, Avenida San Antonio M.^a Claret, Paseo del General Mola, Córcega, Vía Layetana, Provenza, Urgel, Ronda de San Pablo y Paralelo (Aldana).

Línea CI-CE. — CIRCUNVALACIÓN PLAZA DE CATALUÑA - BONANOVA (18,800 metros) :

Igual recorrido que el actual tranvía n.º 23.

Línea L. — PLAZA DE PALACIO - AVENIDA DEL TIBIDABO (11,830 metros) :

Igual recorrido actual.

Línea PB. — PEDRALBES - BARCELONETA (19,000 metros) :

Sustituye a la actual línea n.º 64.

Ida. — Pedralbes, Paseo de la Reina Elisenda, Paseo y Plaza de la Bonanova, Muntaner, Avenida del General Mitre, Balmes, Pelayo, Ramblas, Paseo de Colón, Plaza de Palacio, Paseo Nacional y Barceloneta.

Vuelta. — Igual recorrido, sustituyendo Pelayo por Ronda de la Universidad y Plaza de Cataluña.

Línea EP. — PLAZA DE ESPAÑA - PENITENTES (12,600 metros) :

Sustituye a las líneas n.º 26 y 50.

Ida. — Plaza de España, Avenida de José Antonio, Rambla de Cataluña, Avenida del Generalísimo, Vía Augusta, Príncipe de Asturias, Plaza de Lesseps, Avenida del Hospital Militar, Paseo del Valle de Hebrón y Penitentes.

Vuelta. — Igual.

Línea AS. — ATARAZANAS - PLAZA DE SANLLEHY (12,700 metros) :

Sustituye a la actual línea tranviaria n.º 24, con el siguiente recorrido :

Ida. — Atarazanas, Ramblas, Plaza de Cataluña, Paseo de Gracia, Mayor de Gracia, Plaza de Lesseps, Travesera de Dalt y Plaza de Sanllehy.

Vuelta. — Igual.

Línea P. — POLO - AVENIDA DEL GENERALÍSIMO - MERIDIANA :

Esta línea constituirá una transversal de la ciudad a base del actual recorrido, ampliado en la forma siguiente :

Ida. — Club de Polo, Avenida del Gene-

ralísimo, Consejo de Ciento, Meridiana y Rambla de Fabra y Puig.

Vuelta. — Igual.

Línea HPN. — HOSPITAL - PUEBLO NUEVO :

Ida. — Hospital de San Pablo, San Antonio M.^a Claret, Dos de Mayo, Mallorca, Espronceda, Pedro IV, Lope de Vega y Enna.

Vuelta. — Enna, Lope de Vega, Pedro IV, Espronceda, Valencia, Dos de Mayo, Industria, Independencia y Hospital de San Pablo.

Línea H. — PLAZA DE ESPAÑA - CASA ANTÚNEZ (8,700 metros) :

Ida. — Plaza de España, Avenida de José Antonio, Paseo del Puerto Franco, Prat Vermell, Carretera de Nuestra Señora de Port y Casa Antúnez. Igual al actual recorrido.

Vuelta. — Igual.

Línea CN. — PLAZA DEL CENTRO - ESTACIÓN DEL NORTE (9,500 metros) :

Ida. — Plaza del Centro, París, Tarragona, Avenida de Roma, Rocafort, Avenida de José Antonio, Plaza de la Universidad, Ronda de la Universidad, Plaza de Cataluña, Ronda de San Pedro y Estación del Norte.

Vuelta. — Estación del Norte, Ronda de San Pedro, Plaza de Cataluña, Ronda de la Universidad, Plaza de la Universidad, Avenida de José Antonio, Calabria, Avenida de Roma, Tarragona, París y Plaza del Centro.

Línea AC. — ANTONIO LÓPEZ - COLLBLANCH (13,500 metros) :

Sustituye la línea tranviaria n.º 33.

Ida. — Plaza de Antonio López, Paseo de Colón, Puerta de la Paz, Ramblas, Plaza de Cataluña, Ronda de la Universidad, Plaza de la Universidad, Avenida de José Antonio, Plaza de España, calle de Sans y Collblanch.

Vuelta. — Collblanch, calle de Sans, Plaza de España, Avenida de José Antonio, Plaza de la Universidad, Pelayo, Ramblas, Puerta de la Paz, Paseo de Colón y Plaza de Antonio López.

Línea G. — PLAZA DEL VIRREY AMAT - BUEN PASTOR (6,600 metros) :

Ida. — Plaza del Virrey Amat, Paseo de Fabra y Puig, calle de San Andrés, Camino de San Adrián y Barriada del Buen Pastor.

Vuelta. — Igual.

LINEAS INTERURBANAS

Además de las anteriores líneas, de carácter exclusivamente urbano, se mantendrán los actuales servicios de autobuses interurbanos, los cuales, con las modificaciones que se indican y de acuerdo con el Convenio vigente, podrán prestar servicio urbano en su recorrido dentro del término municipal de Barcelona. Estas líneas son las siguientes :

Línea BS. — BADALONA - SANS (28,370 metros) :

Ida. — Plaza de Salvador Anglada, Cruz Cubierta, Plaza de España, Avenida de José Antonio, Balmes, Ronda de la Universidad, Ronda de San Pedro, Roger de Flor, Almogávares, Pedro IV y Badalona.

Vuelta. — Igual.

Línea SJ. — PLAZA DE LA UNIVERSIDAD - SAN JUSTO :

Ida. — Plaza de la Universidad, Aribau, Avenida del Generalísimo, Avenida de la Victoria, Carretera de Cornellá, Esplugas y San Justo.

Vuelta. — San Justo, Esplugas, Carretera de Cornellá, Avenida de la Victoria, Avenida del Generalísimo, Muntaner y Plaza de la Universidad.

Línea EJ. — PLAZA DE ESPAÑA - SAN JUSTO (14,000 metros) :

Ida. — Plaza de España, Carretera de Sans, Esplugas y San Justo.

Vuelta. — Igual.

Línea MO. — PLAZA ESPAÑA - MOLLET :

Ida. — Plaza de España, Tarragona, Consejo de Ciento, Meridiana y Mollet.

Vuelta. — Mollet, Meridiana, Diputación, Tarragona y Plaza de España.

Hoja n.º 4. — TROLEBUSES

Tal como se indica en el cuerpo de la Memoria, la Comisión dictaminadora ha sustentado un criterio muy restrictivo respecto a este medio de transportes superficial. A continuación se detallan las líneas cuya implantación se propone, a base de la instalación de línea aérea en las calles que se detallan con trazo de color carmín en el plano n.º 4 del anejo n.º 2, objeto de este apéndice.

Línea FC. — MARQUÉS DEL DUERO A SAN ANDRÉS (16,590 metros) :

El mismo recorrido actual.

Línea FS. — URQUINAONA - SANTA COLOMA (metros 17,520) :

El mismo recorrido actual.

Línea FA. — VIRREY AMAT - SANTA COLOMA (8,120 metros) :

El mismo recorrido actual de la línea FS., más la prolongación hasta la barriada de Horta, quedando como sigue :

Ida. — Plaza del Virrey Amat, Paseo de Fabra y Puig, calle de San Andrés, Malats, Paseo de Torres y Bages y Paseo de Santa Coloma.

Vuelta. — Paseo de Santa Coloma, calle de San Andrés, Paseo de Fabra y Puig y Plaza del Virrey Amat.

Línea FG. — CIRCUNVALACIÓN (17,400 metros) :

Ida. — Plaza de España, Tarragona, Infanta Carlota Joaquina, Plaza de Calvo Sotelo, Avenida del Generalísimo, Plaza de M. Jacinto Verdager, Paseo de San Juan, Ausias-March, Plaza de Urquinaona, Ronda de la Universidad, Ronda de San Antonio, Floridablanca, Marqués del Duero y Plaza de España.

Vuelta. — Igual, pero en lugar de Floridablanca, Sepúlveda.

Línea FA. — TROLEBÚS DEL GUINARDÓ (15,450 metros) :

Ida. — Villarroel, Floridablanca, Ronda

de San Antonio, Plaza de la Universidad, Ronda de la Universidad, Ronda de San Pedro, Plaza de Urquinaona, Ronda de San Pedro, Alí-Bey, Paseo de San Juan, Paseo del General Mola, Avenida de Sanjurjo, Cerdeña, Plaza de Sanllehy, Avenida de la Virgen de Montserrat, Paseo de Maragall y Plaza de Maragall.

Vuelta. — Igual, salvo direcciones únicas.

Línea FD. — PUEBLO NUEVO - SANS (13,700 metros) :

Igual recorrido actual, con las modificaciones siguientes :

Ida. — Pedro IV, Almogávares, Marina, Ausias-March (Caspé), Paseo de San Juan, Avenida del Generalísimo, Infanta Carlota Joaquina, Carretera de Sarriá, Travesera de Las Corts, Juan Güell y Plaza de Salvador Anglada.

Vuelta. — Igual, salvo direcciones únicas.

De los detalles que se acaban de exponer, relativos a los servicios que para cada uno de los cuatro medios de transporte se podrían establecer dentro de la primera etapa del plan que se propone en la Memoria del proyecto, entiende esta Comisión que se tendrán los suficientes elementos de juicio para que cuantos acudan a la información pública abierta puedan, con mayor conocimiento de causa, conocer el alcance e importancia de la nueva red proyectada, y, al mismo tiempo, exponer, ante la Corporación municipal, las sugerencias que, sobre este aspecto del proyecto, puedan sugerirles el estudio de la citada Memoria.

